

La revista
de mayor difusión
del transporte
de pasajeros.
Autocares, autobuses,
carrocerías
y componentes.

Año 28. #283.
Mayo 2022

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

VOLVO PRESENTA SU AUTOBÚS 7900 ELÉCTRICO GEN3



- Reportaje: El sector hace sus alegaciones al Anteproyecto de la Ley de Movilidad • Entrevista: Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA •
- Especial: La industria carrocera española no ha tenido ayudas •

SÚBASE Y QUE COMIENZE EL VIAJE.

Vuelva a coger el ritmo.
Viaje con MAN.

Ha vuelto el optimismo: viajar por diferentes países, descubrir culturas y naturaleza, conocer lugares y sus gentes. Ningún otro continente ofrece la diversidad que tiene Europa en este sentido. ¿Y qué mejor forma de viajar con comodidad, seguridad y sostenibilidad por esta maravillosa parte del mundo que con el innovador MAN Lion's Coach? Haga del viaje a su lugar de destino una experiencia única y disfrute de la recobrada libertad de viajar desde el primer kilómetro. www.bus.man





¿QUIÉN SOSTIENE LA SOSTENIBILIDAD?



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Tras terminar la consulta pública del texto del Anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible, las asociaciones del sector del transporte en autobús y autocar han expuesto su opinión y nos han explicado las luces y las sombras de este documento que para parte del sector, olvida por completo al segmento discrecional y que, a la mayoría, le parece que deja poco claro que la financiación de esa sostenibilidad sea viable.

A los problemas que ya existían en el sector para gestionar el día a día de las empresas, se sumó la crisis acarreada por la pandemia, después llegaron las subidas de los precios de los carburantes. En esta situación tan límite, para muchos operadores va a ser casi un milagro poder invertir en nuevos vehículos propulsados por energías alternativas y en especial, en vehículos eléctricos de baterías o de hidrógeno.

La industria carrocería española también se ha visto muy afectada por la falta de movilidad y se ha sentido abandonada, sin ayudas por parte del Gobierno, a pesar de ser un sector muy importante para la economía de nuestro país.

En este mar de incertidumbre aparecen cifras mareantes, ayudas, subvenciones que para algunos son insuficientes y para otros, directamente inalcanzables. Y para tristeza de casi todos, suelen estar asociadas a la inversión en movilidad sostenible y digitalización de las compañías. A priori suena muy bien, porque detrás está la supervivencia del sector en un mundo cambiante en el que para seguir estando hay que adaptarse. Pero en un mo-

mento como el actual, suena a pura fantasía utilizar recursos para mejorar el futuro de las empresas de transporte cuando muchas dudan ya de su propia existencia en breve.

También es justo decir que el sector del transporte, por su carácter estratégico es uno de los pocos que realmente ha visto llegar ayudas. A otros muchos no les han dado ni los buenos días. Lo que puede parecer una ventaja, no lo es. Una sociedad empobrecida, un tejido empresarial con dificultad para resistir otro revés más, pone difícil la recaudación de impuestos.

Todas las ayudas, propias o procedentes de la UE, vienen al final del mismo lugar, del bolsillo de los contribuyentes, unos bolsillos que también se han desinflado y que ahora soportan una gran carga sobre sus hombros a la que se suma la transición ecológica y tecnológica. Porque, a veces, pareciera que la clase política sigue creyendo que el dinero público cae de los árboles. Spoiler: las ayudas las pagamos todos, ciudadanos y empresas, son fruto de nuestros impuestos.

Estamos en una encrucijada entre la urgencia climática y el frenazo económico. ¿Se puede asumir el coste de la transición a la velocidad que nos han fijado? Es complicado saber qué va a pasar, qué empresas van a sobrevivir y cómo será la movilidad y la economía en 2030. Especialmente ahora, cuando Europa tiene puestos los ojos en Rusia, vigila las fronteras amenazadas y habla de crear un ejército de la UE, parece que nuestros problemas no son nada para lo que pueda venir.



03



06



12



16



18



20



24



26



28

03 EDITORIAL

¿Quién sostiene la sostenibilidad?

16 REPORTAJE

La bicicleta llega al Senado

24 PRODUCTO

Nuevo Irizar i6S Efficient

06 EN PORTADA

Alegaciones del sector al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

18 REPORTAJE

TransHiero cumple 50 años

26 PRODUCTO

Solaris presentará a concursos su Urbino 18 Hydrogen

12 ENTREVISTA

Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA

20 ESPECIAL

La industria carrocería española, sin ayudas

28 PRODUCTO

Todos los vehículos Daimler Buses serán neutros en CO2 en 2030



40 PRODUCTO

Nuevo Volvo 7900 eléctrico GEN3

32 PRUEBA

NEOPLAN CitiLiner C Platin

36 FERIA

MOTORTEC 2022

30 ASOCIACIONES

Alcoholímetros: fecha de obligatoriedad

VIAJEROS
de transporte público en España y Portugal

Depósito Legal: M-23.188-1995

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Isabel Blancas Maldonado

Marketing & Publicidad: Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas: Antonio Juliá Fernández

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

Sección Oficial:

aetram *Tascabus*

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que TRANSPORTE 3 ni las respectivas empresas de los colaboradores compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros.

C/ Padilla, 72

Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

www.editec.es / editec@editec.es



ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





VALORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD

LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR HACEN ALEGACIONES Y PROPUESTAS AL TEXTO

ESTE DOCUMENTO HA ESTADO PUBLICADO EN LA WEB DEL MITMA PARA QUE LOS CIUDADANOS Y AGENTES INTERESADOS PUDIERAN CONSULTARLO Y, EN SU CASO, REALIZAR APORTACIONES

Estos acuerdos alcanzados se recogen en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

El pasado 1 de marzo se presentó el texto. Esta nueva ley pretende constituir el marco normativo que permita que las políticas públicas de transporte y movilidad respondan mejor a las necesidades reales de los ciudadanos y a los retos del siglo XXI. La futura norma promueve una movilidad limpia y saludable entendida como un derecho social, que apuesta por un sistema de transporte digital e innovador y por invertir mejor. Entre otros puntos, la Ley instaura el Sistema Nacional de Movilidad.

Pero el texto tiene sus luces y sus sombras, a juicio de las asociaciones del sector del transporte de viajeros por carretera. ATUC, ANETRA y CONFEBUS hicieron sus alegaciones antes del 13 de abril, fecha tope de la fase de Consulta Pública. DIREBÚS también ha hecho llegar sus alegaciones. La siguiente fase ahora es la

puesta en común entre todo, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera, del que forman parte las tres asociaciones, para someter a votación un nuevo texto que mandará el CNTC como órgano de consulta para la Administración.

ALEGACIONES Y PROPUESTAS DE ATUC



La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) considera la Ley de Movilidad Sostenible (LMS) “enormemente positiva para la sociedad y también para el sector” y aunque “en términos generales parece un gran trabajo”, la asociación aportó comentarios y propuestas.

En lo que se refiere a la regulación de la financiación estatal del transporte público colectivo urbano, cree que “la regulación de la dotación presupuestaria del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (“FESMO”) resulta insuficiente”. Considera que en el texto “no se prevé ni una dotación mínima inicial, ni criterios estables para el incremento de la dotación inicial. Con la LMS no se garantiza la superación de la actual infrafinanciación del sector.” La dotación “debe calcularse tras un proceso de evaluación objetiva de las necesidades globales de financiación del sistema y de las carencias actualmente existentes” y esta evaluación debe realizarla “una Comisión mixta en la

que estén presentes la Administración General del Estado, las CC. AA. y las entidades locales (representadas por la FEMP), previo estudio realizado por un Comité Técnico formado por expertos independientes, de reconocido prestigio, designados por la Comisión Mixta institucional.” Asimismo, ATUC piensa que “la dotación inicial del FESMO debe ir actualizándose anualmente en los PGE, de forma automática, con arreglo al incremento de la población urbana destinataria de los servicios y del incremento del PIB, neutralizando el efecto de la inflación. Debe establecerse una garantía en la LMS de este incremento de la dotación presupuestaria para garantizar la sostenibilidad de los servicios y la estabilidad económico-financiera de los operadores (públicos y privados).”

Por otro lado, considera que la ley “no establece mecanismos de corresponsabilidad de las Comunidades Autónomas en la financiación del transporte urbano colectivo”, que “no regula con claridad la inclusión del transporte metropolitano dentro del ámbito de aplicación de la Ley y de financiación por el FESMO” ni contempla “la participación de las entidades locales ni de otros stakeholders en los órganos de gestión del FESMO-FCPJ, ni siquiera la existencia de órganos consultivos o de participación.” Se indicó desde ATUC que “existe una fuerte indeterminación de los criterios legales objetivos para la distribución del FESMO en la parte relativa a la cobertura de los gastos operativos”. También indica que “la duración plurianual de las subvenciones para gastos operativos debiera ser más extensa” y que la ley contiene “una regulación defectuosa de la condicionalidad de las subvenciones y del régimen de penalidades”. Finaliza el punto sobre financiación señalando que “contiene una regulación claramente insuficiente de la segunda finalidad del FESMO, esto es, la financiación de proyectos de inversión.

PARA ATUC, “LA REGULACIÓN DE LA DOTACIÓN PRESUPUESTARIA RESULTA INSUFICIENTE. NO SE GARANTIZA LA SUPERACIÓN DE LA ACTUAL INFRAFINANCIACIÓN DEL SECTOR”

En cuanto a otro tipo de alegaciones fuera del capítulo de financiación, podemos destacar “la conveniencia de contar con una regulación más detallada de la estructura y organización del Consejo Superior de la Movilidad y Transportes Sostenibles”, que a juicio de ATUC, su creación “no debería suponer la pérdida de competencias por parte del Consejo Nacional de Transportes, que se integra en él como una sección, ni de otras instancias como el Comité Nacional de Transporte por Carretera.” Tampoco parece de su agrado, por “insuficiente”, el plazo de 1 año de aprobación para los Planes de Movilidad Sostenible que tendrán que cumplir los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000. También considera “inadecuada” la regulación de la jerarquía de medios de movilidad en el ámbito urbano. “Atendiendo a los niveles de uso, no parece adecuada la inclusión de la bicicleta al mismo nivel de los peatones, ignorando además a los vehículos de movilidad personal (VMP). Se recomienda aplicar el siguiente orden: primero la movilidad peatonal y de personas de movilidad reducida y en segundo lugar el transporte público y la movilidad en bicicleta o VMP.” Se considera “inadecuada” la regulación de los criterios orientadores para el fomento de la movilidad activa en los instrumentos de planificación por transmitir la idea “en perjuicio del transporte público.” Se entiende además “insuficiente” la regulación de la promoción de carriles reservados al transporte urbano colectivo. Alega también ATUC que “la obligación relativa a la información a los usuarios de las emisiones de gases de efecto invernadero, resulta de difícil ejecución en la práctica, siendo su periodo transitorio insuficiente”.

ATUC también incluyó alegaciones sobre otras materias referentes a la movilidad urbana no reguladas en la ley, como la “insuficiente apuesta por el modelo de entidades supramunicipales para la gestión del transporte urbano colectivo” o la “ausencia de una mínima regulación de la movilidad compartida (vehicle sharing) en el entorno urbano”.



ANETRA “SOLICITA CAMBIAR EL SISTEMA CONCESIONAL DENTRO DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD”

ALEGACIONES Y PROPUESTAS DE ANETRA



ANETRA ha presentado un plan de alegaciones al Anteproyecto de Ley de Movilidad para la mejora del transporte discrecional. El borrador del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (APL), no profundiza, a juicio de la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA), en las necesidades de transformación que precisa el transporte de pasajeros por carretera en general, y el discrecional, en particular. Por ello, ha presentado una serie de alegaciones, al considerar que la lectura inicial del borrador ha sido una “decepción”, ya que a su juicio “se pierde la oportunidad de apostar por una mayor flexibilidad, y una mayor competitividad, si se liberaliza.”

“Este sistema impide la competitividad”: Tras el análisis del anteproyecto, desde ANETRA se han formulado unas propuestas, entre las que destaca, la consideración de que “el sistema concesional actual y el nuevo mapa concesional, no pone al ciudadano en el centro, sino a la Administración y a la empresa que explota la concesión en exclusiva. Y con ello se mantienen los efectos negativos que están de sobra demostrados de este sistema que impide la competitividad, y que afecta directamente en las tarifas del usuario final.”

“No se ocupa del transporte discrecional ni del RUE ni del turístico”: Asimismo, el anteproyecto “no ha reformado la estructura del transporte de viajeros por carretera, que sigue basándose en el denominado “sistema concesional español”. Manteniendo ese criterio, no se ocupa de otros tipos de transporte que son de idéntica importancia para los ciudadanos, como es el caso del transporte discrecional, del regular de uso especial y del turístico.”

Sobre las subvenciones: Otra propuesta de ANETRA, incide en “el tema de las subvenciones cruzadas, que producen ventajas competitivas para las empresas concesionarias que reciben ayudas respecto al resto de PYMEs discrecionales que no las reciben. Con ello se está distorsionando, además, el riesgo y ventura operacional de la empresa concesionaria.”

Sistema concesional mixto: ANETRA apuesta por un nuevo modelo de prestación de los servicios regulares liberalizados y mixtos, que aúna las rutas rentables (abiertas a competencia), con las no rentables (subvencionadas). “Un modelo que garantizaría la optimización de recursos, crearía empleos y fomentaría el uso del autobús en contra del vehículo particular, reduciendo costes para la Administración”

Contra las concesiones zonales: Entre las alegaciones también está la propuesta de que se prescindiera de las concesiones zonales “que provocan un cierre del mercado a la competencia, y destruyen el tejido productivo de las empresas de transporte de viajeros en las zonas implementadas”.

Venta plaza a plaza: Y referente a la movilidad sostenible, indica la asociación que “se debe considerar que implica a grupos heterogéneos, y debe satisfacer una demanda individual, y ofrecer la venta, plaza a plaza, o un servicio multi contratado en el transporte discrecional, regular de uso especial y turístico (prohibido actualmente).”

Desde la asociación se considera que “mantener las restricciones al transporte discrecional, RUE y turístico y el sistema concesional con exclusividad de tráfico, con parada en grandes ciudades, puertos y aeropuertos, enmarcado en 22 nuevos grandes contratos va a suponer el fin de gran parte de las pymes del sector.”





Lunas y Parabrisas

Más de **1000** referencias
Parabrisas Ventanas y lunas

STOCK PROPIO

Lunas y parabrisas Homologados
Homologación Europea R43
Fabricantes de Primeros equipos
Garantía y calidad del Producto
Distribución directa

SOMOS ESPECIALITAS

Parabrisas u lunas primeros equipos
Somos distribuidores
Negociación de Stocks
Estudio de flota a la carta
Compromiso y Calidad
Garantía de servicio
Plazo de entrega 24-72 Horas
a cualquier punto de España y Portugal



ASISTENCIA

Línea telefónica
asistencia técnica

SOPORTE

Equipo comercial
especializado

SERVICIOS

Servicio de atención al cliente
Diseño de planos
Estudio de flotas

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1
Plataforma Logística PLAZA
50197 Zaragoza ESPAÑA
+34 876 26 95 50 • +34 876 76 89 94
info@cbmiberica.eu

www.cbmcompany.com



ALEGACIONES Y PROPUESTAS DE CONFEBUS



CONFEBUS valora positivamente la intención del texto pero cree que, “el objetivo de la financiación estatal del transporte público colectivo de viajeros debe ampliarse a todo el sistema de movilidad y no limitarse sólo al ámbito urbano y metropolitano”.

Una financiación adecuada: “La Ley debería ir acompañada de una memoria económica que garantice la generación de recursos para cumplir con sus disposiciones.”

Seguridad jurídica: “que especifique el título competencial que ampara a cada precepto, indicando cuáles son de aplicación básica, cuáles son de aplicación directa y general a todas las administraciones públicas y cuáles sólo aplican al transporte estatal”.

Tráficos autonómicos en el mapa concesional: “introducir también la flexibilización en el Anteproyecto para la inclusión de tráfico autonómicos en el mapa concesional, de tal forma que quepa acuerdo entre el Mitma y las CC.AA.”

PARA CONFEBUS, “EL OBJETIVO DE LA FINANCIACIÓN ESTATAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE VIAJEROS DEBE AMPLIARSE A TODO EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y NO LIMITARSE SÓLO AL ÁMBITO URBANO Y METROPOLITANO”

para que se sigan prestando en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal. Se debe aclarar la contradicción existente en el texto y permitir la existencia de tráfico intermedios íntegramente comprendidos en el territorio de una Comunidad Autónoma en contratos de servicio público de competencia estatal; así como establecer un mecanismo de compensación al operador cuando una CC.AA. o entidad local proponen que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos.”

Sobre los nuevos organismos: “sería deseable no crear nuevos organismos sino, por ejemplo, ampliar la composición y competencias de órganos como el CNTT”.

Tráficos no atendidos en régimen de exclusividad: En cuanto al cómputo para la licitación y adjudicación de los nuevos contratos y el período máximo de continuidad del servicio por parte de los actuales concesionarios, “es preciso que dicho plazo se inicie desde la fecha de aprobación de los Anteproyectos definitivos de los nuevos contratos, pues son estos y no el mapa concesional los que contienen la descripción detallada de las condiciones del servicio. Y tampoco se puede limitar indebidamente el supuesto de adjudicación directa únicamente a otro operador. El texto menciona la liberalización cuando realmente está planteando la exclusividad o no de tráfico, debe decir “tráfico no atendidos en régimen de exclusividad” en lugar de liberalización.”

Sobre el ferrocarril y carpooling: considera “crítico que haya coordinación entre la carretera y el ferrocarril y que ambos modos se aborden en términos de planificación y gestión de una forma coordinada y conjunta, especialmente en lo que se refiere al establecimiento de Obligaciones de Servicio Público y el diseño del mapa concesional”. También cree que se debe “excluir la referencia a las plataformas de carpooling.”

Clarificar aún más el marco normativo estatal de prestación de servicios de transporte de viajeros: CONFEBUS indica que “de igual manera que la Disposición Final 4ª realiza una reforma de aspectos parciales de la LOTT, se deben abordar varios temas que generan muchos problemas de interpretación con otras normativas nacionales (ROTT, Ley de Contratos del Sector Público -LCSP) o europeas (Reglamento 1370/2007), entre otros: Aproximar el régimen del contrato de servicio al de concesión de servicios; Aclarar la vigencia de determinados preceptos de la LOTT; Eliminar la regla del art. 74 de la LOTT; Evitar el desfase que se puede producir en la recuperación de la inversión y/o los incrementos de costes respecto de la revisión de precios.”

ALEGACIONES Y PROPUESTAS DE DIREBUS



DIREBUS ha escrito un informe en el que se presenta una enmienda a la totalidad y dieciséis alegaciones al articulado del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Enmienda a la Totalidad. “El Sector del Transporte Terrestre ya dispone de una Ley de Ordenación, la LOTT, y de un Reglamento de desarrollo, el ROTT, para regular todas las disposiciones normativas básicas y troncales que en si misma le afecta.” Propone “que se modifiquen LOTT y ROTT” y se incorporen tanto Reales Decretos como sean necesarios”.

Recuperar las autorizaciones VD y VR: “Los definidos como “servicios de transporte público a la demanda” en la práctica de transporte ya existen y son ejercidos tanto por el transporte regular en sus diversas tipologías, como por el transporte discrecional.” DIREBUS entiende que debe volver a recuperarse a la regulación y ejecución del transporte de viajeros por carretera las autorizaciones VD y VR.”

Nuevo organismo: “El CNTC debe participar de manera coordinada con el creado Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.” Y añade DIREBUS que ambos deben también coordinarse en materia de formación del sector.

Fomentar el transporte colectivo y el escolar: En algunos puntos de la ley, DIREBUS echa en falta el fomento del transporte colectivo dentro de los planes de movilidad en entidades locales o centros de actividad y también la mención del transporte escolar. “Se apuesta por la creación de caminos escolares seguros a través de movilidad activa” pero “durante todo el articulado no hay un reconocimiento explícito de favorecer el transporte escolar como modalidad segura y sostenible”.

En cuanto a la movilidad compartida: “Solo se entendería la redacción propuesta por el hecho de ser servicios privados particulares convertidos en servicio público buscando una rentabilidad ante un viaje que, en todo caso, se iba a efectuar por el propietario”.

DIREBUS HA PRESENTADO UNA ENMIENDA A LA TOTALIDAD POR ENTENDER QUE LA LEY NO ES NECESARIA AL EXISTIR YA LA LOTT Y EL ROTT Y LA POSIBILIDAD DE INCLUIR REALES DECRETOS PARA CADA NECESIDAD ESPECÍFICA



Concesiones: “No se admite la adjudicación directa por parte de la Administración.”

Sobre el carácter zonal del transporte: “El transporte público de viajeros por carretera de carácter zonal son en la práctica una actividad empresarial de desarrollo de transporte integrado por el adjudicatario de una línea de transporte regular que impide la libre competencia entre empresas en el desarrollo de su actividad. Se concentra la oferta y el propio sector, cuando por lo que abogamos es por la liberalización del sector.”

Financiación de la red de carreteras: Ante la posibilidad abierta a nuevos modos de recaudar fondos para el mantenimiento de las carreteras, DIREBUS, recuerda que “las empresas de transporte españolas ya realizan una aportación suficiente a tal fin a través de los distintos costos impositivos relacionados con su actividad económica. Además, tradicionalmente hay una partida suficiente recogida en los Presupuestos Generales del Estado anuales destinadas al mantenimiento de la Red. Finalmente, los cánones de alquiler de las áreas de servicio sitas en la Red han cambiado recientemente de destino, pasando del Ministerio de Hacienda al Mitma, por lo que los mismos deben destinarse en todo o en parte para financiar el mantenimiento de las infraestructuras viarias.”



DIRECCIÓN
Urbino 15 LE electric

El nuevo suburbano eléctrico

Solaris Bus Ibérica, S.L.

Avenida de Castilla,
1 (Pol. Industrial Las Fronteras)
28830 San Fernando de Henares (Madrid) España
+34 912 279 199, info.E@solarisbus.com





“ES URGENTE QUE LOS PRECIOS DE LOS CONTRATOS VIGENTES CON LA ADMINISTRACIÓN PUEDAN ACTUALIZARSE”

LUIS ÁNGEL PEDRERO, PRESIDENTE DE ANETRA

EL PRESIDENTE DE ANETRA ANALIZA LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR DISCRECIONAL Y SU FUTURO INMEDIATO TRAS SALIR DE LA PANDEMIA EN UN ESCENARIO MARCADO POR LA SUBIDA DE COSTES Y UN PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD QUE NO PARECE TENER EN CUENTA A ESTE SEGMENTO

Haciendo balance. ¿Cómo ha quedado el sector discrecional y turístico tras dos años de pandemia?

Muy dañado, pero vivo. La capacidad de resistencia que tienen las empresas de autocares que nos dedicamos al transporte discrecional y turístico es sorprendente. Todo a base de trabajo y esfuerzo, sin ayudas públicas. No obstante, la situación es crítica y puede ser peor la postpandemia que la propia pandemia. El sector sale de la pandemia sobreendeudado, con nula capacidad de financiarse y con un incremento brutal de los costes operativos, por lo que nos esperan unos meses y años muy complicados.

¿Cómo ve el futuro del sector del discrecional a corto plazo y medio plazo, con la primera Semana Santa en dos años y las vacaciones de verano a la vista?

Parece que la demanda se está recuperando, poco a poco. A comienzos de año éramos moderadamente optimistas sobre la recuperación. Sin embargo, el conflicto por la invasión de Ucrania no solo influye sobre los costes de la energía y el carburante, sino que hace que los turistas internacionales se lo

piensen dos veces antes de reservar su viaje. Para un japonés, un norteamericano o un australiano, aunque España esté a 3.000 kilómetros de Ucrania, el conflicto está en Europa y el miedo hace que cambien de destino o pospongan sus viajes.

Acaba de aprobarse el Real Decreto de medidas para paliar la situación del sector. ¿Qué opinión tiene sobre esas medidas?

Son medidas insuficientes. 20 céntimos por litro de combustible y 950 euros por vehículo ayudan algo, pero para que te hagas una idea, la subida del combustible desde enero ha supuesto un impacto de un 10% en el total de nuestros costes. Por otro lado, aunque desde ANETRA veníamos pidiendo desde hace tiempo la ampliación de los plazos y carencias de los préstamos ICO e inicialmente habíamos acogido la medida de manera positiva, el Real Decreto cede la competencia de la decisión a las Entidades Bancarias, con lo que el impacto de la medida no es el esperado.

¿Es la primera ayuda que recibe el discrecional? ¿Qué otras medidas se necesitan?

Es necesario y urgente que se legisle para que los precios de los contratos vigentes con la administración puedan actualizarse. En un contrato con un cliente privado, tienes la opción de ajustar los precios y, si no se llega a un acuerdo, pues dejas de prestar el servicio y ya está. Con la Administración, los contratos están blindados, los contratos de servicios públicos no tienen cláusulas de revisión de precios ni siquiera en condiciones excepcionales, por tanto no se pueden repercutir los incrementos desmesurados de costes y no se puede dejar de prestar el servicio porque se corre el riesgo de ser sancionado económicamente y con inhabilitación para contratar con la Administración. La gran mayoría son contratos con las administraciones autonómicas y locales, como rutas escolares, residencias de ancianos, excursiones de juntas de distrito, etc. Hemos pedido al gobierno que elabore un Real Decreto para que sea obligatoria una revisión de precios de estos contratos, independientemente de la Administración que los haya otorgado.

Ha comentado usted que está “decepcionado” con el Anteproyecto de la Ley de Movilidad. ¿Cuáles son los motivos y qué tendría que incluir para que fuera satisfactoria para el discrecional?

En nuestras conversaciones con la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es nuestro interlocutor inmediato en el Ministerio, veníamos explicando la necesidad de que la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres, que data del año 1987, sea modificada para desregular el transporte discrecional y regular de uso especial. El Anteproyecto de Ley no aborda esta cuestión.

Por otro lado, desde ANETRA venimos denunciando la ineficiencia del sistema concesional español, que

“EL SECTOR SALE DE LA PANDEMIA SOBREENDEUDADO, CON NULA CAPACIDAD DE FINANCIARSE Y CON UN INCREMENTO BRUTAL DE LOS COSTES OPERATIVOS”

se viene perpetuando desde la Ley de 1947. Algunas de las concesiones adjudicadas a principios de los años 90 siguen prorrogadas y más de la mitad ejecutándose en precario (sin contrato y con tarifas antiguas). Creemos que un sistema mixto, en el que se abran a la competencia todos los recorridos y la administración solo intervenga en aquéllos que el mercado no cubra por ser deficitarios, sería mucho mejor. Y esta ley tampoco aborda un cambio de modelo.

Hemos presentado enmiendas al anteproyecto que proponen un sistema más libre para el transporte discrecional y mucho más eficiente. Esperamos que el Ministerio rectifique y acepte nuestras peticiones.

¿Creen que en algún momento conseguirán poder vender plaza a plaza? ¿Qué sería necesario legalmente para que eso se produjera?

Nuestras aportaciones en la consulta pública de alegaciones al Anteproyecto de Ley de Movilidad van por ese camino y el Ministerio nos ha dicho que ve con buenos ojos permitir que el transporte discrecional pueda vender plaza a plaza y eliminar vehículos privados de la circulación. Hay infinidad de supuestos en los que el transporte discrecional puede ofrecer sus servicios sin que por ello tenga que repercutir en las líneas regulares. Y la tecnología actual permite hacer marketing segmentado, identificar demandas y ofrecer servicios eficientes.

El cambio legislativo necesario implica modificar la LOTT y el reglamento de desarrollo. Concretamente el artículo 99 de la LOTT que obliga a contratar un transporte discrecional por vehículo completo. Lamentablemente, el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible no contempla esta modificación.





¿Qué opinión tiene sobre la huelga que se ha realizado en el sector de mercancías? ¿Por qué no han apostado por sumarse?

Respeto las decisiones individuales de cualquier empresario. Si el precio está por debajo del coste, no tiene sentido sacar el camión. Sin embargo, creo que los problemas estructurales del sector deberían resolverlos los propios transportistas y no presionar a la administración para que nos los resuelva. Creo en la libertad de mercado y, por tanto, siempre que se cumplan las normas y se compita en igualdad, la administración no debe intervenir. El transporte de mercancías tiene la capacidad de presionar al gobierno porque si no hay suministro de bienes, se paraliza la economía de un país y puede haber desabastecimiento de productos básicos y de primera necesidad.

El transporte de viajeros, sin embargo, no tiene esa capacidad de paralizar el país y al ser transporte público no puede sumarse al cierre patronal. Primero porque en los contratos privados con nuestros clientes, en caso de que decidiésemos parar y no efectuarlos, no supondría ningún tipo de presión para el gobierno. Y segundo en los contratos públicos, si se desisten, hay una importante penalización e incluso se puede sancionar a la empresa a varios años de inhabilitación para contratar con la administración.

Lo que sí que planteamos desde la sección de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera fue una gran manifestación, a la cual ANETRA se había sumado, pero que quedó desconvocada tras el acuerdo con el Gobierno.

En el recién renovado CNTC ¿qué representatividad tiene ANETRA? ¿Ha mejorado o se ha mantenido con respecto a momentos anteriores?

Desde el 1 de enero, tras el recuento efectuado a finales del año pasado, ANETRA cuenta con un 19%

de representatividad en la sección de transporte interurbano de viajeros por carretera. CONFEBUS cuenta con un 69% y DIREBUS ha entrado como nueva organización con un 14%.

Hay que explicar que en 2018 las secciones de transporte interurbano regular de uso general y la sección de transporte interurbano discrecional se unificaron en una única sección de transporte interurbano de viajeros por carretera que engloba tanto el regular como el discrecional. En esta sección, hasta el pasado 31 de diciembre, ANETRA contaba con un 20% y CONFEBUS con un 80%.

Por tanto, podemos decir que ANETRA ha mantenido la representatividad.

¿Se ha visto afectado por la entrada de Direbus al CNTC? ¿Cuáles diría que son las diferencias básicas entre ambas asociaciones?

Como ya he explicado previamente, en cuanto a representatividad no ha habido un impacto para ANETRA por la entrada de DIREBUS. La principal diferencia entre DIREBUS y ANETRA es la experiencia. Nosotros llevamos más de 40 años defendiendo a las pymes del sector de transporte de viajeros. Lo ideal sería que todo el sector de las pymes de transporte discrecional estuviese representado por una sola asociación, pero no hemos sido capaces de entendernos con DIREBUS para que esto sea posible. Es una lástima porque a priori deberíamos compartir una gran mayoría de objetivos, aunque a veces diferimos en el fondo y en la forma a la hora de reivindicarlos. De hecho, nuestros servicios jurídicos nos alertaron de que esta asociación no cumplía con algunos requisitos para estar en el CNTC, pero preferimos no recurrir la resolución y que el discrecional tuviera una mayor representación. Lo hicimos por el bien del sector.

Sin embargo, en el primer pleno en el que se eligieron los cargos de presidente y vicepresidente de la sección de viajeros y sus subsecciones, la primera intervención de DIREBUS fue oponerse a que ANETRA ostentara la vicepresidencia del Comité, pese a que teníamos el apoyo del resto de organizaciones.

“CREEMOS EN UN SISTEMA MIXTO, EN EL QUE SE ABRAN A LA COMPETENCIA TODOS LOS RECORRIDOS Y LA ADMINISTRACIÓN SOLO INTERVENGA EN AQUÉLLOS QUE EL MERCADO NO CUBRA POR SER DEFICITARIOS”

Personalmente fue una decepción, no me lo esperaba. Por suerte, el resto de las organizaciones de viajeros de todas las subsecciones (autobuses, taxis, ambulancias, VTC, etc.) sí que estuvieron de acuerdo con la propuesta.

En lo que se refiere a la escasez de conductores profesionales, ¿cómo cree que podrían atraer a nuevos trabajadores al sector? ¿Cuál es el problema, por qué no es fácil encontrar personal?

Nos parece fundamental dar visibilidad a la profesión del conductor profesional de autobús. Es una opción muy digna de trabajo que permite conocer lugares de interés, interactuar con distintos grupos de personas, viajar, etc.

Desde ANETRA queremos ensalzar y poner en valor el puesto de conductor profesional, una profesión clave para nuestras empresas y la movilidad en nuestro país. Tenemos que ser capaces de que la imagen en la sociedad del conductor de autobús mejore, y eso es una labor de todos.

Uno de los principales problemas es el coste del permiso de conducción (D y D1) y de la capacitación, lo que supone una barrera que imposibilita el acceso de los jóvenes a la profesión. Subvencionar este coste sería un buen incentivo en un país como el nuestro en el que la tasa actual de desempleo es del 13.33% (fuente INE) de la que el 30.70% corresponde a menores de 25 años. También ayudaría para personas mayores de 45 años que tienen difícil entrar al mercado laboral cuando han perdido su trabajo.

¿Qué representatividad tienen las mujeres el sector, tanto en puestos de conducción como mandos intermedios y puestos de dirección?

En cuanto a mujeres conductoras, los datos aportados por IRU en 2020 reflejan que en España estamos 2 puntos por encima de la media europea. Las mujeres conductoras suponen un 18% de total de conductores en el transporte de viajeros por carretera.

En mandos intermedios y puestos de dirección hay tan poca presencia femenina que no tenemos ni datos, no se ha hecho hasta el momento ningún estudio específico que conozcamos.

¿Está el sector del discrecional suficientemente profesionalizado? ¿Qué papel tendrá la formación para los socios de ANETRA en los próximos años? ¿Cómo es el programa IMPULSA?

Desde ANETRA consideramos muy importante en todos los puestos una formación continua y especializada. La parte de conductores, gracias a la capacitación profesional, cursos de tacógrafo, conducción eficiente, etc., está bien cubierta.

Sin embargo a pesar de que las generaciones relevo de las empresas de autocares están, por norma ge-

“EL PROGRAMA IMPULSA ESTÁ ABIERTO NO SOLO A LOS SOCIOS DE ANETRA”. PROFUNDIZARÁ EN CONOCIMIENTOS Y COMPETENCIAS CLAVE PARA GESTIONAR EQUIPOS, LIDERAR EMPRESAS Y NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO

neral más formadas que sus antecesores, nos parecía fundamental ofrecer una formación específica para el transporte con materiales actualizados al mercado cambiante e incierto al que nos enfrentamos desde hace un tiempo. Por ello vamos de la mano de la Universidad de Deusto, la escuela de negocios más antigua de España, con 105 años de trayectoria y sobrado prestigio.

El Programa Impulsa está abierto no solo a los socios de ANETRA, que tendrán condiciones especiales, sino al resto de empresas del sector que consideren interesante profundizar en conocimientos y competencias clave para gestionar equipos, liderar empresas y nuevos modelos de negocio, etc.

El Programa Impulsa tiene una duración de 9 meses, con una clase presencial mensual en Madrid y sesiones semanales online, además de un espacio virtual continuo donde alumnos y profesores pueden interactuar. De esta forma se adapta a las apretadas agendas que manejamos actualmente. Las materias que trata entre otras son Talento y Personas, Estrategia, Finanzas, Transformación Digital, Comunicación... todas ellas con enfoque hacia que los participantes obtengan los mejores resultados en sus empresas.





EL SENADO SE INTERESA POR LA MOVILIDAD EN BICI

EL OBJETIVO ES ALCANZAR EL 10% DE DESPLAZAMIENTOS URBANOS EN BICI EN 2030

LA RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA (RCXB) Y EL SENADO CELEBRARON LA JORNADA "BICICLETA, CIUDAD Y ESTRATEGIA", EN LA QUE SE HABLÓ DE LOS RETOS DE LA BICI COMO MODO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO PERO TAMBIÉN COMO GENERADOR DE TURISMO

El presidente del Senado, Ander Gil, abrió el foro reconociendo la necesidad de fomentar el uso de la bicicleta para crear entornos más saludables y se refirió a la gran labor que agentes como RCXB han realizado para impulsar este modo y a la importancia del trabajo conjunto de toda la sociedad, colectivos, instituciones y administraciones. "La conciencia social por la necesidad de usar la bicicleta es reciente en nuestro país, pero ya es muy importante", decía. Destacó que la bici es un modo sostenible y sano y que, con 9 millones de usuarios habituales en nuestro país, el 22% de la población, requiere la atención que se merece si queremos ciudades descarbonizadas.

El presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCXB) y vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB, Antoni Poveda, hizo hincapié en la importancia de la extensa colaboración de actores de la movilidad y administraciones públicas para desarrollar políticas que fomenten el uso de la bicicleta. Aunque son las autoridades municipales son las que finalmente implantan las medidas, a veces "atreviéndose a equivocarse", dijo, "son los usuarios los mejores conocedores de los pros y los contras de las políticas de los ayuntamientos para promocionar la bici." Entre los retos más importantes que se plantea la RCXB es que la bici alcance

una cuota mayor en la movilidad urbana y metropolitana habitual, que actualmente está en torno al 2%. "Uno de los principales retos que tenemos por delante ahora es seguir incrementando la cuota de desplazamientos cotidianos en bicicleta en el ámbito urbano y metropolitano. Habría que llegar al año 2030 con una cuota media modal de la bicicleta del 10%. Es decir, que en España 1 cada 10 desplazamientos habituales se realicen en bicicleta", explicó Poveda.

La secretaria general de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (Mitma), María José Rallo, afirmaba que "los retos de la sociedad cambian y la Administración debe adaptarse a las nuevas necesidades, por eso, hace dos años, el Ministerio cambió su denominación de Fomento por el actual". Defendió un modelo de movilidad en el que la bici tenga un importante espacio, pero cómodo, intermodal y seguro, tanto físicamente para el usuario como en la protección de la propia bicicleta ante los robos. De lo contrario, cree que no habrá efecto llamada. Y añadió que a las herramientas legales puestas en marcha hay que añadir financiación y formación y, especialmente, poner al peatón y al ciclista en la cima de la pirámide de la movilidad. "Ahora tenemos demanda de uso y hay implicación política. Hay espíritu de colaboración". Terminaba recordando el programa de ayudas a municipios, dotado con 1.000 millones de euros en 2021, de los que "el 40% del presupuesto se ha asignado a actuaciones de desarrollo de la movilidad activa, y 224 millones van a ir a inversiones relacionadas con la bicicleta,

una cantidad sin precedentes". Hará una segunda convocatoria con otros 500 millones de euros este año.

Sobre los tres instrumentos del Mitma para promover la movilidad sostenible, en la que se encuadra la bicicleta, habló en la primera mesa Ángeles Marín, Directora de la oficina de la Estrategia de Movilidad del Mitma. La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, es una hoja de ruta que será complementada con la futura Ley de Movilidad Sostenible, en la que se recoge la movilidad como un derecho y en la que se aporta un marco normativo para las políticas de movilidad. Tanto la Estrategia como la Ley son necesarias para poder optar a los fondos europeos de recuperación, cuya solicitud se materializa a través de la elaboración nacional del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En él se incluyen las inversiones para el impulso de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y la transformación del transporte urbano y metropolitano. Habrá 105 millones para la humanización de las vías y el calmado del tráfico así como la construcción de carriles bici segregados.

Representantes de siete ciudades de España (Logroño, Las Palmas de Gran Canaria, Madrid, Elche, Vitoria-Gasteiz, Santander y Valladolid) presentaron sus modelos y políticas de fomento del uso de la bicicleta.



EL CICLISMO PROMUEVE TAMBIÉN EL TURISMO

Desde la European Cyclist Federation se lanzó un gran reto: duplicar el número de trayectos anuales en bici y reducir a la mitad las muertes y lesiones de ciclistas hasta alcanzar el objetivo final de cero accidentes. Para ello piden más financiación e infraestructuras de calidad, porque entienden que sin eso, no aumentará el uso de la bici. También se solicita la integración de la Red Euro Velo en la Red Europea de Transporte, al igual que están las rutas de carreteras, ferrocarril, marítimas o avión. Euro Velo es una red de 90.000 Km de carril bici distribuida en todos los países del continente europeo de los que ya se han ejecutado 45.000 km. La Federación Española de Ciclismo ha puesto en marcha Bike Territory, que otorga un sello que certifica que un lugar o negocio es espacio amigable para la bicicleta y sus usuarios. También participaron los ciclistas profesionales Aida Nuño y Luis Ángel Maté. Ella recordó el punto de inflexión que supuso para el turismo en Asturias la primera retransmisión en televisión de la llegada a los Lagos de Covadonga de la Vuelta Ciclista a España. Él pidió que no se politizara sobre la estrategia de fomento de la bicicleta, que era una cuestión en la que todos debemos remar en la misma dirección.

GRAN TORO de ISUZU BUS Premiado en Europa por su diseño y confort



8,5 m. de longitud

Hasta 37 asientos
de pasajeros

Motor Cummins 210 CV

Caja de cambios ALLISON

Clase II y Clase III

Versátil

Maletero 4,6m³

Robusto y Muy fiable



LOS CARROCEROS ESPAÑOLES, SIN AYUDAS

A PESAR DE SUS IMPORTANTES CIFRAS PARA LA ECONOMÍA NACIONAL, HAN SIDO OLVIDADOS

ASÍ SE SIENTE LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA, UN SECTOR QUE DA EMPLEO DIRECTA O INDIRECTAMENTE A CASI 8.000 PERSONAS

Según los datos de 2021 facilitados por ASCABUS, facturó 403 millones de euros, produjo, 1.955 autobuses, de los que 850 se quedaron en España y 1.105 fueron exportados, lo que supone que el 57% de los autobuses producidos en nuestro país tienen como destino el mercado exterior. Esta importante industria da trabajo directo a 2.650 personas y a otras más de 5.000 personas de manera indirecta.

Desde ASCABUS nos indican: “Las cifras anteriores, están dentro de un contexto en el que las administraciones nacionales Estatales y autonómicas en sus medidas para superar la crisis actual, no han establecido ningún tipo de ayudas directas para el sector industrial de la fabricación y carrozado de Autobuses y Autocares (Ascabús), con una presencia internacional en el mercado de exportación del 57%, que dan empleo a cerca de 3.000 trabajadores directos y 5.000 Indirectas, que ha sido afectado de igual forma que el transporte de viajeros por carretera.

Los asociados de Ascabús tienen un reconocido prestigio en Europa y otros continentes de ahí que exportan aun en estos años tan difíciles el 57 % de su producción.

Por ello no entendemos que no recibamos ayudas por parte de las administraciones estatales que permitan defender el tejido industrial nacional.

Nos hemos dirigido en varias ocasiones a las diferentes administraciones solicitando ayudas para el sector no habiendo obtenido una respuesta satisfactoria a nuestras solicitudes

Si a los anteriores datos unimos que las distintas actuaciones de Ayudas implementadas por el gobierno para la renovación de flotas, debido a las exclusiones que se establecen en las adjudicaciones no están funcionando al excluir de las ayudas a la mayor parte de los Autobuses, el mercado sigue sin recuperarse y la antigüedad del parque de Autobuses en España al 31 de diciembre de 2020 era de 12,2 años, y el 32,7% de la flota tenía más de 15 años con un nivel de emisiones Euro III o inferior.”

CAR-BUS.NET

Car-Bus.net ha ganado la última edición del premio Microbús del Año 2022 en España con su modelo Shaula Urban. Y es que, este carrocer catalán, que ofrece tanto microbuses como midibuses, es capaz de ofrecer toda una gama de vehículos para prácticamente todo tipo de servicios, desde los más básicos hasta los más lujosos sin olvidarse de la gama urbana. De hecho, recientemente renovó su gama de modelos para este segmento. Con el Shaula Urban se llevó el trofeo y poco después nos ha sorprendido con su nuevo eUrban, un microbús eléctrico para recorrer los núcleos de población con cero emisiones.

MICROBUS
DEL AÑO
2022

SHAULA
URBAN

car-bus
net

Fiabilidad, Diseño y Calidad

100 % electrico



LOS CARROCEROS ESPAÑOLES FACTURARON 403 MILLONES DE EUROS EL AÑO PASADO



CASTROSUA

La inversión en desarrollo da su fruto. Por un lado, Castrosua comenzó el año con el premio al Autobús Ecológico del Año 2022 en España por su nuevo autobús NELEC. El carroceros gallego ha apostado fuerte por impulsar la electromovilidad con este modelo. Pero también ha seguido innovando en materia medioambiental con sus carrocerías para vehículos híbridos. Es el caso del modelo Magnus.H, apto tanto para Clase II como para Clase III. Recientemente ha entregado junto a Scania 115 unidades híbridas a Titsa. Y para la carretera, no podemos olvidarnos de su buque insignia: Stellae. Un autocar que ha calado bien en nuestro mercado.

FERQUI

El carroceros asturiano Ferqui trabaja también en todos los segmentos con vehículos de diferentes medidas, todos ellos microbuses y midibuses. Sin duda, sus gamas Sunset y Sunrise han logrado un enorme reconocimiento tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. El polivalente Sunset S4 se llevó el premio al Microbús del Año 2020 en España. Este año volvió a sorprender con una nueva versión, la Semiurbana. Por otro lado, la amplia gama Sunrise creció el año pasado con la versión con puerta de servicio trasera. Y



no podemos dejar atrás al más grande de la familia ferqui, el modelo Nora.

INDCAR

A la gran gama de posibilidades que ofrecen a los operadores sus reconocidos modelos Mobi, Wing, Mago2 y la familia Next, hay que sumar a Indcar su reciente acuerdo con Iveco Bus para la fabricación de la nueva gama de minibuses de piso bajo de la marca, denominada Daily Access, que estará disponible principalmente en versión GNC, según se anunció en la firma del acuerdo. El carroceros catalán siempre ha postado por el transporte accesible y también sostenible. Precisamente para impulsar la movilidad con gas ofrece depósitos ampliados GNC. Sus depósitos XL permiten doble autonomía gracias a sus tres bombonas, que suman 510 litros, frente a los 246 de la versión de gas estándar.

INTEGRALIA

El carroceros navarro Integralia ha presentado recientemente Vehículos by Integralia es un sistema de renting que ayuda a los operadores con su necesidad de financiación. Esta nueva faceta se suma a la tradicional. Es experto en movilidad PMR y personalización máxima del producto. A todas las posibilidades que ofrecen sus gamas ONE y T-ONE, así como el urbano Urban, hay que sumarle su importante apuesta por la tecnología con el sistema Integralia Bus Board Control, que facilita la labor del conductor con un salpicadero de última generación



pero que, principalmente, es una herramienta de gestión para el operador.

IRIZAR

La planta que el Grupo Irizar tiene en Ormaiztegui (Guipúzcoa) ha obtenido el certificado de Huella de Carbono de actividad del 2020, verificada en el 2021. La sostenibilidad es parte de su estrategia de futuro y está presente en la toma de decisiones y la gestión diaria. Sus últimos desarrollos de producto van en esa línea precisamente. En 2022 ya hemos visto llegar la nueva gama Irizar i4, con sistemas de propulsión diésel, HVO y B100, híbrido y biogás o gas natural (GNC o GNL), en función de que sea versión integral marca Irizar o en combinación de chasis más carrocería, y ahora también el nuevo Irizar i6S Efficient, del que encontrará un amplio reportaje en este número de Viajeros.



la potenciación de la seguridad laboral y medioambiental, y un plan de recuperación de empleo.

UNVI

El carroceros gallego Unvi es, sin duda, el que tiene una mayor variedad de vehículos por tamaños y soluciones. Desde microbuses hasta autobuses urbanos, autocares de doble piso y vehículos especiales o micros 4x4. A modelos tan conocidos como Vendal, Compa o Touring GT, se suma ya un autobús urbano de última generación, diseñado para el mundo de la electromovilidad, el eC21, con el que acaba de ganar la adjudicación de 10 unidades en la ciudad de Ourense. Además, hay que recordar que es uno de los dos carroceros elegidos por la marca MAN en España para carrozar su modelo de microbús TGE.



SUNSUNDEGUI

A finales de año, Sunsendegui presentó el nuevo concepto Sb3 Go, diseñado para servicios de corto y medio recorrido. Un nuevo modelo de autobús que completa la gama del Sc7, Sc5 y Sb3. Esta es la primera de muchas novedades que llegarán. De hecho, está reflejado en el Plan de Viabilidad 2022-2027 del carroceros navarro, en el que prevé: el desarrollo de nuevos productos, con la previsión de carrozar vehículos eléctricos ya en 2024; la expansión a otros mercados europeos; mejora de la productividad; un plan de digitalización de la empresa; así como



**LOS CARROCEROS ESPAÑOLES FABRICARON 1.955
AUTOBUSES EN 2021, DE LOS QUE EXPORTÓ UN 57%**



Soluciones en movimiento

www.unvibus.com





TRANSHIERRO CUMPLE 50 AÑOS

ES LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ISLA DE EL HIERRO

EN EL AÑO 1972, LOS DUEÑOS DE TAXIS Y AUTOBUSES DECIDEN ASOCIARSE CONFORMANDO LO QUE PASARÁ A LLAMARSE LA SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE EL HIERRO

En sus inicios la cooperativa solo estaba compuesta por 12 socios y su actividad prestaba el servicio regular y de taxis. En la actualidad esta cooperativa cuenta con 27 socios, 25 empleados y una flota de más de 80 vehículos que presta un servicio integral de transporte en toda la isla.

UNA FLOTA MUY DIVERSA

Entre sus 40 autobuses, TransHierro cuenta con unidades con capacidades que van desde las 19 hasta las 60 plazas. También dispone de 20 licencias de taxis, entre los cuales hay taxis adaptados para PMR, taxis eléctricos y taxis con distintas capacidades que van desde los 4 hasta los 8 pasajeros. Dispone, además, de una flota de 25 turismos para alquiler de vehículos sin conductor.

TODO TIPO DE SERVICIOS

Durante el pasado año 2021 transportó más de 254.000 pasajeros. Esta cifra puede parecer poco significativa, pero debemos tener en cuenta que la isla cuenta con alrededor de 11.000 habitantes. También presta el servicio de transporte escolar de

todos los centros educativos de la isla, así como servicios discrecionales, turísticos, cruceros (shuttle, excursiones, traslados), entre otros. Dispone también de servicio de taxis, con el cual hace traslados o excursiones individuales. Por último, dispone de una flota de coches de alquiler para aquellas personas que prefieren recorrer la isla "a su aire".

EL EQUIPO HUMANO DE TRANSHIERRO

La plantilla de TransHierro está compuesta por 52 personas entre conductores, personal de administración, taxistas, acompañantes de transporte escolar, mecánicos y chapistas.

Las instalaciones de TransHierro se componen de 3 estaciones de guaguas y una oficina de atención al público ubicada en el centro de Valverde, que es la capital de la isla. En dicha oficina los usuarios pueden recibir la información relativa a los horarios y las rutas del servicio regular, así como solicitar un taxi o alquilar vehículo.

COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL

TransHierro se encuentra certificado en la ISO 14001 por Bureau Veritas, con lo que el cumplimiento en materia medioambiental es fundamental. Su compromiso con el medioambiente pasa por realizar una separación y tratamiento de los residuos de manera adecuada. Por otra parte, en materia de renovación de flota, todas las adquisiciones cumplen con la norma Euro VI para los autobuses; para el servicio de

taxis, recientemente ha adquirido dos unidades 100% eléctricas y ha invertido para disponer de dos puntos de recarga que son alimentados por medio

de placas fotovoltaicas ubicadas en sus instalaciones. De este modo cierra el círculo de la generación de fuentes de energías limpias.

“UNO DE NUESTROS RETOS ES CONTAR CON UNA FLOTA MODERNA, RENOVADA Y SOBRE TODO CÓMODA Y SEGURA, PARA FIDELIZAR A TODOS LOS POSIBLES USUARIOS”

ÁNGEL LIMA MOECK, GERENTE DE TRANSHIERRO

¿Qué actividades llevarán a cabo por su importante aniversario? Estamos haciendo una difusión en prensa y RRSS de dicho aniversario con el fin de darle la relevancia que se merece. Hemos hecho un logo conmemorativo, el cual se encuentra presente en todas nuestras presentaciones, publicaciones y eventos. Como colofón, nos gustaría terminar la Sede Social que actualmente se encuentra en construcción para que su inauguración coincida con la celebración del 50 Aniversario de TransHierro.

¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrenta el transporte en autobús en la Isla de El Hierro? Uno de los retos más importantes a los que se enfrenta TransHierro es el encarecimiento del combustible. Dicho encarecimiento limita de manera muy asfixiante la sensible economía de la empresa. Necesitamos que los precios bajen y que por otra parte, El Hierro tenga un des-

arrollo turístico mayor al actual, ya que la capacidad de la isla es muy limitada. Primero la pandemia, y ahora, el alza en los precios del combustible, hacen muy complicado el desarrollo de una empresa que realiza su actividad en una isla con una población tan pequeña. Durante el año 2021 transportamos más de 250 mil personas; ahora con el aumento del combustible, las personas que usaban sus vehículos para ir a trabajar, lo están dejando aparcado para hacer uso del transporte público, por lo que nuestro objetivo es incrementar dicha cifra. Para ello, otro de nuestros retos es contar con una flota moderna, renovada y sobre todo cómoda y segura, para fidelizar a todos esos posibles usuarios.



ÚNICO EN SU ESPECIE

NUEVO TOURING, MÁS SEGURO, MÁS CÓMODO Y UN 6% MÁS EFICIENTE

La nueva generación Scania Touring es, probablemente, el mejor autobús de largo recorrido que hemos creado nunca. Con 5 motorizaciones y opciones diésel, biodiésel y HVO, reduce hasta un 6% más el consumo y, con ello, las emisiones y el coste operativo. También es más robusto y fiable, y el puesto de conducción es insuperable por su comodidad, calidad y suavidad de manejo. El sistema Scania ADAS establece un nuevo estándar de seguridad: control de crucero adaptativo con predicción activa, alerta de cambio de carril, freno inteligente de emergencia... Y el confort se extiende a los pasajeros: acceso más fácil, temperatura ajustable en los asientos y mucho más.

Un bus realmente único. Descúbrelo.





IRIZAR LANZA SU NUEVO AUTOCAR i6S EFFICIENT

RENTABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD PARA UNA EXPERIENCIA ÚNICA DE VIAJE

IRIZAR GROUP ACABA DE LANZAR EL AUTOCAR MÁS EFICIENTE DE SU HISTORIA: UN VEHÍCULO QUE REDUCE EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LAS EMISIONES, QUE OFRECE A LOS OPERADORES UNA ALTA RENTABILIDAD Y LA MÁXIMA COMODIDAD Y SEGURIDAD PARA LOS PASAJEROS

El diseño de este autocar ha sido mejorado para lograr este nuevo vehículo capaz de satisfacer a los operadores por su eficiencia y bajos costes operacionales, por su rentabilidad en general, a la vez que contribuye a la sostenibilidad del transporte en el planeta sin dejar de pensar siempre en generar experiencias únicas de viaje para los usuarios.

Rafael Sterling, CEO de Irizar Group, presentó el nuevo Irizar i6S Efficient destacando el gran trabajo realizado en su diseño ergonómico y de vanguardia que ha permitido mejorar el cociente aerodinámico (-30%) y, con ello, la reducción de consumo (hasta el 13%) y de emisiones. Su tecnología avanzada de conectividad tam-

bién supone una ventaja para el confort, la eficiencia y la reducción de los costes totales de operación, que “han superado todas las expectativas”, indicó.

El Director Industrial de Irizar Group, Azibar Zelaia, se centró en el trabajo realizado para llegar a lograr el vehículo más eficiente hasta el momento de la marca. Para tener la aerodinámica a su favor, no sólo se ha rediseñado la parte trasera y delantera del autocar, también se ha reducido el peso del mismo en hasta 950 Kg debido al uso de aceros de alta resistencia y materiales compuestos más ligeros que sustituyen a los tradicionales, así como el cuidado de cada elemento. Es el caso de la inclusión de retrovisores digitales, que se basan en unas pequeñas cámaras laterales que reemplazan a los espejos, reduciendo la resistencia al aire a la vez que aportan mayor visibilidad para el conductor, con una vista panorámica. “Será un autocar de referencia en el mercado en cuanto a consumo y sostenibilidad”, afirmaba.

MÁS COMODIDAD PARA PASAJEROS Y CONDUCTOR

Además de las ventajas evidentes para el medio ambiente y para la rentabilidad de las empresas de transporte, los viajeros van a encontrar un autocar con gran capacidad para sus maletas y también más espacio



en sus asientos, un habitáculo confortable, sin ruidos y sin vibraciones, que les ofrece además una temperatura perfecta gracias a los equipos Hispacold. Se ha equipado con un sistema de climatización compacto, ligero y eficiente que, además, regenera constantemente el aire del interior del vehículo.

El puesto de conducción también se ha cuidado mucho, tanto en ergonomía como por su visibilidad y por los sistemas de ayuda a la conducción que incluye el autocar. Todo ello suma seguridad al vehículo, uno de los pilares más importantes para la marca.

TECNOLOGÍA AVANZADA PARA LA GESTIÓN, EL MANTENIMIENTO Y LA SEGURIDAD

Iván Alegría, Responsable de Sistemas de Irizar Group, se ha centrado en la explicación de la inteligencia y conectividad que ofrece el nuevo i6S Efficient. Con su arquitectura multiplexada y su nuevo protocolo de comunicación, ofrece servicios de autodiagnóstico en tiempo real. La tecnología Irizar permite el mantenimiento preventivo y la monitorización online para diagnóstico remoto.

Con los sistemas desarrollados por Datik, toda la información, datos y estadísticas de uso del vehículo se almacenan en la nube para maximizar la rentabilidad y optimizar las rutas, así como minimizar los costes de mantenimiento.

El autocar incorpora los más avanzados sistemas de seguridad activa para prevenir accidentes, pero también se ha mejorado la seguridad pasiva con su es-

ESTE AUTOCAR, PREPARADO PARA FUNCIONAR CON DIESEL, BIODIESEL, HVO, GAS NATURAL Y BIOGÁS Y QUE SE ADAPTARÁ A LA PROPULSIÓN CERO EMISIONES EN EL FUTURO, PERMITE AHORROS DE COMBUSTIBLE DE HASTA UN 13% DEMOSTRADO TANTO EN SIMULADOR COMO EN CIRCUITO REAL

tructura reforzada, con la que presenta mayor respuesta ante la torsión, la flexión y el coche frontal.

Si a todo ello aplicamos una mayor visibilidad del conductor gracias también a los nuevos retrovisores digitales que permiten ver con claridad en toda las situaciones y condiciones climáticas, tenemos un autocar puntero en seguridad.

La integración de la electrónica en la consola central del puesto de conducción, la accesibilidad de los mandos y el cuadro de relojes virtual permiten al conductor interactuar con el vehículo, obtener toda la información necesaria de forma rápida y administrar el sistema de entretenimiento y confort. "Es un vehículo eficiente, conectado y seguro diseñado para la movilidad del futuro", concluye Iván Alegría.

FILOSOFÍA DE ATENCIÓN Y SERVICIO AL CLIENTE

Itxaso Donamaria, Servicio Comercial de Irizar Group, se refirió a excepcionar descenso de los costes de operación que proporciona este vehículo. A su diseño vanguardista, su seguridad y su conectividad, su rentabilidad y sostenibilidad se suma la fiabilidad.

Para ello, Irizar Group cuenta con una amplia red de venta y postventa en la que destaca su atención personalizada. Reparación, mantenimiento, disponibilidad inmediata de recambios y gestión de flotas, son servicios que la marca puede ofrecer para mejorar el día a día de los operadores. "Nuestra filosofía de atención y servicio al cliente es ofrecer la máxima disponibilidad operativa del vehículo. Queremos que el cliente solo se preocupe de su negocio. Nosotros nos encargamos del resto", señaló Itxaso Donamaria.

LO VEREMOS EN TODOS LOS MERCADOS

Como siempre, Irizar se adapta a todos los mercados y puede ofrecer una enorme variedad de opciones de configuración personalizada, tanto para vehículos con volante a la izquierda como a la derecha.

A lo largo de 2022, los operadores de cada país podrán conocer de cerca las versiones adaptadas a su mercado. Este autocar, disponible en longitudes desde los 10,8 metros (2 ejes) y los 14,9 metros (3 ejes), está preparado para funcionar con diesel, biodiesel, HVO, gas natural y biogás y se adaptará a la propulsión cero emisiones en el futuro.





SOLARIS, PIONERA EN MOVILIDAD DE HIDRÓGENO

A MEDIADOS DE AÑO, SOLARIS PRESENTARÁ A CONCURSO SU URBINO 18 HYDROGEN

SOLARIS ORGANIZÓ EN LA CIUDAD SUIZA DE LUCERNA, UNA PRESENTACIÓN TÉCNICA DE SU AUTOBÚS URBINO 12 HYDROGEN Y UNA VISITA A UNA ESTACIÓN DE SERVICIO DE HIDRÓGENO

Aprovechando el 20 aniversario del nacimiento de Solaris Suiza, la marca reunió a profesionales del sector y operadores del país alpino para mostrarles su amplia gama de posibilidades con vehículos respetuosos con el medio ambiente y su liderazgo en materia de electromovilidad.

Desde 1996, de sus fábricas han salido 22.000 vehículos, que están presentes en 750 ciudades de 32 países. Ahora forma parte de CAF Group. En sus 6 instalaciones de Polonia trabajan alrededor de 2.400 personas. Sólo en el año 2021, Solaris vendió 1.492 unidades. Solaris ofrece autobuses diesel Euro 6, GNC, híbridos (full y mild), eléctricos, de hidrógeno y también trolebuses.

FABRICANTE EUROPEO LÍDER EN ELECTROMOVILIDAD
Solaris Bus & Coach consiguió el año pasado el 15,1% de cuota en el mercado europeo de buses eléctricos europeo, sin tener en cuenta UK e Irlanda. La media de los últimos diez años, desde 2012 fue del 15,5% de cuota. Entre las unidades entregadas el año pasado, se pusieron ya en marcha 60 autobuses de hidrógeno. En 2021, el 41% de los pedidos ya corresponden a vehículos electrificados (híbridos, eléctricos, hidrógeno y trolebús).

En total ha entregado más de 1.200 autobuses eléctricos, repartidos en 102 ciudades de 19 países y que operan en condiciones climáticas muy diferentes.

El fabricante lleva 20 años metido en el mundo de la movilidad eléctrica, desde que lanzó su primer trolebús en 2001. Su primer autobús eléctrico llegaría diez años después, en 2011. Su primer autobús de hidrógeno fue lanzado en 2014 y en 2020 nos presentó su modelo eléctrico para servicios interurbanos.

CADA CIUDAD ES DIFERENTE

Los responsables de Solaris saben que cada ciudad y cada operador tienen un tipo de necesidad específica y, por ello, ofrecen una amplia gama de posibilidades tanto en motorizaciones, como en longitudes, tipos

de carga o baterías, pero también en cuanto a sistemas ADAS y paquetes de gestión de la movilidad.

En dos ejes, Solaris tiene autobuses de 9 metros y 12 metros y en tres ejes, de 15 metros y el articulado de 18 metros. También cuenta con el biarticulado de cuatro ejes de 24 metros. A su gran variedad de opciones, se suma su alta capacidad de personalización del producto.

Dispone de dos tipos de batería, Solaris High Power y Solaris High Energy. La primera está indicada para carga rápida y la segunda para carga lenta. En cuanto a los tipos de recarga, es posible solicitar tanto pantógrafo como enchufe. El pantógrafo, que permite la carga rápida incluso en 8 minutos, se puede usar tanto en carga de oportunidad como en carga lenta en cochera. En ambos casos es un tipo de carga automática. Si se quiere carga manual por enchufe, es posible la recarga desde 1 a varias horas.

Solaris dispone de un servicio de consultoría para asesorar a los operadores sobre todo lo necesario para dar el salto a la electromovilidad, desde el tipo de vehículo que necesita y el tipo de baterías o carga en su caso, así como la gestión de esa flota y su mantenimiento.

Pioneros en autobuses con propulsión de hidrógeno Solaris también ha sido pionera en el desarrollo de autobuses con propulsión de hidrógeno. La marca está segura de que habrá una excelente convivencia entre este tipo de vehículos y los eléctricos de batería, en función del tipo de operación.

A mediados de año, Solaris comenzará a presentar a concursos la versión articulada de 18 metros, el Urbino 18 Hydrogen. Y podrá empezar las entregas de los pedidos en el segundo cuatrimestre de 2023.

PROBANDO EL SOLARIS URBINO 12 HYDROGEN

Los asistentes a la presentación, en su mayoría prensa técnica y operadores suizos, montaron en el Solaris Urbino 12 Hydrogen. un autobús que no sólo tiene ventajas medioambientales sino que además ofrece un interior con hasta un 10% o un 15% de capacidad: 33 asientos para la versión 3 puertas y 3



asientos para la versión de 2 puertas. En total, 89 pasajeros y 2 metros de espacio en la zona PMR.

Esto es posible, entre otras cosas, por el menor peso conseguido con los tanques de hidrógeno de Tipo 4, fabricados con materiales compuestos en lugar de tener revestimiento interior de metal.

Los autobuses de hidrógeno tienen las mismas ventajas que los de baterías en cuanto a que es cero emisiones, muy silencioso y no genera vibraciones, pero además ofrece más kilómetros de autonomía y se recarga en tan sólo 10 o 15 minutos. Entre las desventajas frente a los autobuses con pila se puede hablar del coste inicial del vehículo, que lógicamente irá bajando con el paso de los años o la escasez de puntos de recarga. Actualmente, en Europa, hay 200 estaciones de repostaje de hidrógeno, 4 de ellas en España, y otras 107 en proceso de construcción.

Solaris ofreció también una visita a un surtidor de hidrógeno para explicar cómo se suministra y cómo se garantiza la seguridad al recargar el vehículo.

EXPERIENCIAS CON LOS AUTOBUSES DE HIDRÓGENO DE SOLARIS

En Hamburgo (Alemania), puso en marcha 2 Urbino con rango extendido de hidrógeno, articulados de 18,75 metros. En Riga (Letonia), circulan ya 10 Trollino con rango extendido de hidrógeno, articulados de 18,75 metros. Después han comenzado las entregas del modelo Urbino 12 hydrogen: 15 en Colonia (Alemania) y 12 en Bolzano (Italia). Y también se ha encargado y están previstas sus entregas entre 2022 y 2024: 20 unidades en Ústí nad Labem (República Checa), 13 en Frankfurt (Alemania), 5 en Villach (Austria), 3 en Viena (Austria), 1 en Konin (Polonia), 1 en Lyon (Francia) y 1 en Tres Cantos (España).





TODOS LOS VEHÍCULOS DAIMLER BUSES SERÁN NEUTROS EN CO2 EN 2030

PARA ELLO, PONDRÁ EN MARCHA UNA ESTRATEGIA DOBLE BASADA EN BATERÍAS E HIDRÓGENO

EN EL AÑO 2030, DAIMLER BUSES SOLO OFRECERÁ EN EUROPA AUTOBUSES URBANOS CON EMISIONES NEUTRAS DE CO2, SU PRIMER AUTOBÚS INTERURBANO TOTALMENTE ELÉCTRICO ESTÁ PLANIFICADO A PARTIR DE 2025 Y SUS AUTOCARES CON PROPULSIÓN POR PILA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO A PARTIR DE FINALES DE ESTA DÉCADA

Daimler Buses tiene como objetivo ofrecer vehículos neutros en CO2 basados en baterías e hidrógeno en todos los segmentos para 2030. El enfoque inicial estará en los mercados principales de Europa y América Latina. Además de ampliar su cartera de vehículos neutros en CO2, Daimler Buses también está ampliando su oferta de servicios como contratista general para la infraestructura eléctrica completa de los clientes.

DAIMLER BUSES QUIERE EXTENDER SU ÉXITO EN AUTOBUSES URBANOS A OTROS SEGMENTOS

El eCitaro es un modelo exitoso de Daimler Buses: más de 600 eCitaro están ahora en uso diario en los países europeos. En 2021, casi uno de cada dos autobuses urbanos totalmente eléctricos vendidos recientemente en Alemania era de Daimler Buses.

En el camino hacia la electrificación mundial del transporte de pasajeros, Daimler Buses planea lanzar el primer autobús interurbano totalmente eléctrico a partir de 2025 y autocares con propulsión por pila de combustible a base de hidrógeno a partir de finales de esta década.

Para lograrlo, llevará a cabo una estrategia que incluye doble tecnología. Por un lado, las baterías de nueva generación y, por otro, la pila de combustible basada en hidrógeno. Entiende que es la única forma de ofrecer soluciones personalizadas de cero emisiones para las diversas necesidades de sus clientes.

Till Oberwörder, director de Daimler Buses, indicó: "A partir de 2030 a más tardar, solo ofreceremos vehículos nuevos con emisiones neutras de CO2 en el segmento de autobuses urbanos en Europa y no invertiremos en tecnología Euro VII." En lo que se refiere al apoyo al avance de la electromovilidad señalaba: "Suministramos a nuestros clientes movilidad eléctrica 'llave en mano', lo que significa que obtienen de nosotros todos los módulos que necesitan para un servicio de autobús eléctrico en funcionamiento: Suministramos los autobuses, planificamos la infraestructura necesaria, así como la gestión de carga, gestionamos la conversión del depósito y ca-



LOS URBANOS MERCEDES-BENZ TENDRÁN DISPONIBLE UNA AUTONOMÍA EXTENDIDA CON PILA DE COMBUSTIBLE A PARTIR DE 2023 Y LA PRÓXIMA GENERACIÓN DE BATERÍAS DE ALTO RENDIMIENTO A PARTIR DE FINALES DE 2022

de batería en alrededor de un 50% para el mismo peso y permiten rangos confiables, de unos 280 kilómetros (autobús solo). Las baterías se utilizarán tanto en el eCitaro como en el eCitaro Range Extender y el chasis totalmente eléctrico eO500U lanzado recientemente en Brasil.

DAIMLER BUSES COMO PROVEEDOR DE SERVICIOS COMPLETOS DE ELECTROMOVILIDAD

Daimler Buses ofrece a sus clientes un sistema completo para el eCitaro totalmente eléctrico, que incluye planificación de proyectos y servicios de consultoría para el buen funcionamiento de una flota eléctrica, así como la construcción completa de la infraestructura de suministro de energía. Esto también incluye las medidas de construcción correspondientes, que se ofrecen llave en mano si es necesario. Previa solicitud, las empresas de transporte pueden obtener un paquete global coordinado que comprende autobús, energía e infraestructura de carga, así como software adecuado, servicios digitales, capacitación adecuada para el personal y posventa de una sola fuente.

pacitamos al personal. Nuestro objetivo es que la electromovilidad se convierta en una realidad cotidiana en el negocio de los autobuses".

MERCEDES-BENZ ECITARO RANGE EXTENDER, UN HÍBRIDO ELÉCTRICO-HIDRÓGENO

A partir de 2023, Daimler Buses también tendrá su modelo Mercedes-Benz eCitaro en versión extendida con hidrógeno. Su autobús urbano, anteriormente puramente eléctrico a batería, que ha estado en producción en serie desde 2018, contará con una celda de combustible de hidrógeno como extensor de rango.

Daimler Buses añade así un vehículo con una autonomía de hasta 400 kilómetros (autobús solo) a su cartera de productos totalmente eléctricos en el segmento de autobuses urbanos. Como variante de extensión de alcance, el autobús de piso bajo potente y localmente neutral en CO2 cubre incluso rutas exigentes y casi el 100% de todos los requisitos de alcance de los operadores de transporte.

El eCitaro Range Extender todavía está claramente diseñado para su uso como autobús urbano. El sistema de propulsión sigue basándose en la potente batería, mientras que la pila de combustible sirve únicamente para ampliar la autonomía y no como principal fuente de energía. El vehículo es, por tanto, un autobús híbrido totalmente eléctrico que combina ambas fuentes de energía. El hidrógeno se utiliza en forma gaseosa a una presión de 350 bar.

Además, Daimler Buses ofrecerá el eCitaro con una nueva generación de baterías de alto rendimiento a partir de finales de 2022. Las baterías de iones de litio de alta energía aumentan la capacidad por celda

En particular, la gestión de carga de los autobuses eléctricos a batería es crucial para las operaciones diarias fluidas de los clientes. Aquí, gracias a la asociación estratégica recientemente anunciada con IVU Traffic Technologies AG, Daimler Buses ha complementado su cartera con un potente software de control de flotas específicamente diseñado para el eCitaro con respecto a la gestión de carga.

CHASIS ELÉCTRICOS PARA LATINOAMÉRICA Y OCEANÍA

Daimler Buses está impulsando la electrificación en todo el mundo: este año comenzará la producción del primer chasis de autobús puramente eléctrico de batería de Daimler Buses para América Latina y los mercados de la región de Oceanía, que se ha adaptado especialmente a los requisitos locales. El chasis "eO500U" con un alcance de alrededor de 250 kilómetros se fabricará en São Bernardo do Campo en Brasil y se basa en gran medida en la tecnología del eCitaro.

Daimler Buses ya ha recibido 100 pedidos de chasis en su principal mercado latinoamericano de Brasil. La entrega está prevista entre finales de 2022 y principios de 2023.





**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



ALCOHOLÍMETRO: FECHAS DE OBLIGATORIEDAD

INTERFAZ PARA LA INSTALACIÓN DE ALCOHOLÍMETROS EN AUTOBUSES Y AUTOCARES

CON LA PUBLICACIÓN DEL NUEVO REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, DE 30 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA "LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL", Y TENIENDO EN CUENTA LAS FECHAS QUE SE MENCIONAN EN DICHO REAL DECRETO, DESDE ASCABÚS CREEMOS NECESARIO ACLARAR LO QUE DICE LA REGLAMENTACIÓN EUROPEA, Y COMO SE HA TRASLADADO A LA LEGISLACIÓN NACIONAL "SU INCORPORACIÓN EN LOS AUTOBUSES Y AUTOCARES" EN LO RELATIVO A LAS FECHAS DE APLICACIÓN Y OBLIGATORIEDAD

La incorporación del Interfaz para la instalación de los Alcoholímetros, está regulada a nivel comunitario en el Reglamento General de seguridad (RGS) R (UE) 2019/2144 y los requisitos técnicos se recogen en el Reglamento Delegado R (UE) 2021/1243 en las que el Parlamento Europeo y del Consejo, establece las disposiciones sobre la interfaz para la instalación de alcoholímetros anti-arranque en los vehículos de motor.

El "artículo 6" del Reglamento (UE) 2019/2144 exige que los vehículos de motor de las categorías "M" y "N" estén equipados con determinados sistemas avanzados para vehículos, entre los que cabe mencionar una interfaz para la instalación de alcoholímetros anti-arranque.

En el anexo II de dicho Reglamento se establecen las fechas de aplicación para la incorporación del "Interfaz", normalizada para la incorporación de Alcoholímetros en los "nuevos tipos" como "para todas las matriculaciones", siendo las que se citan a continuación:



- Nuevos tipos: 06/07/2022
- Todas las matriculaciones: 07/07/2024.

Con la publicación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en la Disposición adicional decimoquinta relativa Uso de dispositivos alcoholímetros anti-arranque nos dice textualmente lo siguiente:

“A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 (Autobuses y Autocares) “que dispongan de interface normalizada” para la instalación de alcoholímetros anti-arranque destinados a transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros anti-arranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo”.

Es decir, esta medida obliga a disponer de alcoholímetros anti-arranque y a los conductores de estos Autobuses y Autocares a usarlos de forma obligatoria en los “nuevos tipos” partir del 6 de Julio de 2022 y en “todos” los Autobuses y Autocares de nueva matriculación a partir del 7 de julio de 2024 que son las fechas que están recogidas en el Reglamento General de Seguridad R (UE) 2019/2144.

El Ministerio de industria está trabajando en una nueva revisión del “Manual de reformas en los Vehículos” que saldrá a exposición pública próximamente para poder realizar las alegaciones que se consideren oportunas, y posiblemente se “tipifique una nueva reforma” para aquellos Autobuses que no equipando el interfaz del Alcoholímetro en origen, los propietarios de dichos Autobuses “voluntariamente” quieran realizar la instalación y regularización de dicho interfaz mediante una reforma de importancia, que deberá cumplir con el R (UE) 2019/1243 que a su vez remite a la Norma EN 50436:2016.

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-consolidado.pdf>



R (UE) 2019/1243
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1243>



Agustín Gómez Pereira
Secretario General de Ascabús
C/ Oquendo, 23 – 3ª Planta
28006 Madrid
Telf. 699594987
Fax 913450377
www.ascabus.es



Join Us in Paris!

El evento para los profesionales de la movilidad europea

INVITADO DE HONOR MILÁN

MÁS de **250** expositores y más de **11.000** participantes de 60 países

MÁS de **50** eventos, charlas, presentaciones, talleres, y más

MÁS de **100** ponentes, expertos, y profesionales de la movilidad

Para más información: Promosalons España
marketing@promosalons.es
Tel. 932178596

EUROPEAN MOBILITY EXPO

07 ▶ 09 junio 2022
París, Porte de Versailles

Organizado por
GIE Objectif transport public
Association de Transport Public de France GART | UTP Union des Transporteurs Publics et Entrepreneurs

eumo-expo.com
@EuMoExpo | EuMo Expo

En colaboración con



Con el apoyo de



Invitado de honor 2022



Colaborador oficial





NEOPLAN CITYLINER PLATIN: EL DISEÑO HECHO ARTE

EL LONGEVO NEOPLAN CITYLINER ACABA DE CELEBRAR SUS 50 AÑOS

YA EN SU APARICIÓN ALLÁ POR EL AÑO 1971, DESTACÓ POR UN DISEÑO MUY AVANZADO. DESPUÉS DE 50 AÑOS SIGUE SIENDO IGUAL DE INNOVADOR Y PARA CONMEMORAR ESTE ANIVERSARIO, NEOPLAN HA SACADO UNA EDICIÓN LLAMADA PLATIN

LA GAMA NEOPLAN CITYLINER

Una de las señas de identidad de Neoplan, es la longevidad de sus modelos, algo poco habitual en el sector. Estamos hablando de modelos que están en catálogo desde hace más de 50 años, eso sí, con sus correspondientes puestas al día, pero manteniendo la impronta de la marca. Es el caso del Skyliner, legendario modelo de dos pisos que marcó un antes y un después en el sector, al igual que el Neoplan Cityliner o el desaparecido Starliner.

El Cityliner es un autocar del segmento Premium disponible en tres longitudes en configuración de dos y tres ejes. En dos ejes disponemos de una sola versión, con una longitud de 12,24 metros, y dos de tres ejes de 12,99 y 13,99 metros respectivamente. Para motorizar al Cityliner se recurre al excelente motor MAN D2676 LOH, bajo la estricta norma de emisiones Euro 6d. Esta actualización también ha representado un ligero aumento de potencia, de 10 cv por cada nivel, pero lo más destacable es el aumento considerable del par motor, ya que este se ha visto aumentado en 100 Nm con lo que se consigue unos niveles de eficiencia y potencia muy equilibrados y disponemos de tres escalones de poten-

A FAVOR

- Sistemas de seguridad y eficiencia
- Prestaciones
- Confort de marcha
- Consumo

EN CONTRA

- Posición del pulsador de activación del control de crucero
- Posición del selector de marchas
- Limpiaparabrisas superior ruidoso

cia, distribuidos de la siguiente manera: para la versión de dos ejes hay de dos escalones de potencia, 316 kw (430 cv) y un par motor de 2200 Nm y 346 kw (470) con 2400 Nm de par motor, esta última, también está disponible en las versiones de tres ejes, con lo que se convierte en la motorización intermedia de toda la gama, y como tope de potencia, disponemos de la versión de 375 kw (510 cv) y un par motor de 2600 Nm, esta última solo disponible para las versiones de tres ejes, con lo que disponemos de un muy buen abanico de potencias dentro de la gama Cityliner de Neoplan.

EL EXTERIOR DEL NEOPLAN CITYLINER C PLATIN

Lo primero que nos llama la atención del Neoplan Cityliner C Platin es, sin duda, su decoración, formada por una combinación de tonos en color platino, que le da un aire elegante a vez que muy atrevido, como también lo es su diseño, un diseño futurista con el característico frontal de luna inclinada hacia atrás, tan característica en muchos de los modelos de la marca, un diseño de corte afilado, un diseño hecho arte, en todo lo largo y ancho del Neoplan Cityliner C.

El frontal no solo destaca por su característica luna superior inclinada sino en todo su conjunto por su perfecta integración de todos sus elementos, en el que son protagonistas los grupos ópticos, de formato alargado de tecnología Full Led que van equipados con luces de giro, con lo que se mejora la visión en curva, aparte del gran haz de luz que ofrece la tecnología Full Led.

Otro aspecto destacable del frontal es la perfecta integración de los limpiaparabrisas, ya que estos quedan perfectamente camuflados detrás del frontal, cuestión que no solo mejora la estética, también la aerodinámica a la que se le une la adopción del sistema de retrovisores digitales en sustitución del clásico brazo con espejos, MAN OptiView.

Mención aparte merece el diseño de la parte superior y del lateral del Neoplan Cityliner Platin, por su elegante transición a través de dos elegantes tiras en gris platino que separan la luna inferior de la superior además de disimular los elegantes soportes de las cámaras a juego, así como una tira en diago-



FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MAN D 2676 LOH Euro 6D Common Rail
- N° de cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 12 419 cm³
- Potencia máxima: 346 kw (470 CV) a 1800 rpm
- Par motor: 2400 Nm entre 930 y 1350 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ZF EcoLife CoachLine 2
- Velocidades: 6 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automático

EJES

- Delantero: Eje multibrazo con suspension individual
- Trasero 1: Eje hipoide MAN
- Trasero 2: EHLA (eje de dirección
..... hidráulica electrónica)

SUSPENSIONES

- Delantera: 2 Fuelles neumáticos
- Trasera 1: 4 Fuelles neumáticos
- Trasera 2: 2 Fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros
..... y traseros, ABS, ASR, EBS
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: Hidráulico

CARACTERÍSTICAS

- Llantas: 22,5 x 8.25 Ruedas: 295/80 R 22,5
- Depósito de combustible: 480 L
- Plazas: 42+1+1 capacidad máxima 59+1+1
- Modelo de Butaca: Kiel Advance X Luxury
- Capacidad maletero: 13,1 m³

nal color platino que nos delata el inicio de la zona de pasajeros y el cual nos descubre un lateral limpio, de líneas suaves y elegantes. A esto se une su gran superficie acristalada, con unas ventanas laterales oscuras de corte inclinado y curvas, las cuales se fusionan perfectamente con el techo curvado tan clásico de Neoplan, así como una accesibilidad excelente a todos sus compartimentos situados por debajo de la zona de pasajeros y los accesos al maletero, al cual se accede por ambos lados a través de varias tapas de apertura manual. Cuenta con una capacidad de hasta 13 m³.

La parte trasera destaca por varios motivos: por su elegante integración de todos sus elementos así como por su diseño basado en elegantes líneas geométricas, como la tira cromada con el sello de Neoplan y la cámara trasera incluida, que a la vez de dar un aire elegante, disimula perfectamente la apertura para la refrigeración del vano motor.



EL NEOPLAN CITYLINER C, POR DENTRO

Es muy cómodo y accesible por su excelente diseño y amplitud. Tanto el acceso delantero como el central están perfectamente resueltos, con cinco escalones en el acceso delantero, en formato 3 + 2, ya que se produce una transición a la altura del puesto de conducción, y nos guía cómodamente hacia el interior del habitáculo de pasajeros. En cuanto al acceso central, dispone de cinco cómodos y anchos escalones para llegar al piso superior. Desde aquí también hay acceso al inodoro, situado en el lado derecho, según se sube al habitáculo de los pasajeros.

Una vez dentro, descubrimos un habitáculo único, todo un alarde de comodidad y diseño y podemos decir que hasta lujoso, pero ante todo, descubrimos un espacio agradable a la vista, con un luminosidad incomparable, tanto por la luz natural como por la elegante y cálida iluminación nocturna. En este caso iba equipado con tan solo 42 butacas, más guía y conductor, que para un vehículo de 13 metros es de una comodidad exquisita, ya que su capacidad máxima puede ser de hasta 59 plazas. Las butacas probadas eran Kiel Advance X Luxury con una elaborada tapicería de lujo íntegramente en piel, amplio cabezal con reposacabezas móvil y regulable en altura, red para periódicos, mesa y "Smart Fix" toma USB, cinturón de seguridad de dos puntos, reposa pies, así como reclinable y desplazable hacia el centro, lo que aumenta aún más, la comodidad del pasajero. Para hacer el viaje aún más ameno,

en este caso venía equipado con una moderna cocina americana completa, situada en el centro justo al lado del acceso central, y de ahí, la instalación en el maletero de un potente convertidor.

La comodidad no es solo para los pasajeros, también lo es, y de qué manera, para el conductor, ya que este dispone de un puesto de conducción extraordinario, empezando por la cómoda butaca ISRI ProActive 2 con soporte lumbar y lateral, reposabrazos y calefacción y climatización incorporados y cinturón de seguridad de tres puntos. Dispone de un puesto de conducción de tipo envolvente, donde casi todo está a mano, ya que el selector de marchas está situado por debajo del puesto de conducción y con una accesibilidad en mi punto de vista, mejorable. La visibilidad es exquisita en cualquier ángulo, gracias a la excelente posición del puesto de conducción y la gran superficie acristalada, además del sistema de cámaras exteriores MAN OptiView, con lo que se prescinde de los clásicos brazos con espejos. Con dos cámaras exteriores y dos pantallas interiores, ambas situadas una a cada lado del puesto de conducción, se ofrece una visión excepcional, sin ángulos muertos e independientemente del clima que haga fuera del autocar, o si es de noche o se producen cambios de luz por la entrada en un túnel, la propia cámara de adapta y ofrece una visión nítida sea cual sea la visibilidad exterior.

TECNOLOGÍA, SEGURIDAD Y MECÁNICA

No solo es diseño y comodidad, también es un alarde de tecnología aparte de una mecánica excepcional, ya que está equipado con un motor de seis cilindros potente, económico, ecológico y fiable: el MAN D2676 LOH de 12,419 cm³, con una potencia de 346 Kw (470 cv) y un extraordinario par motor de 2400 Nm entre 930 rpm y 1350 rpm. Para lograr la reducción deseada de emisiones nocivas de la estricta norma Euro 6d, NEOPLAN se basa en la combinación de recirculación de gases de escape (EGR)

RECORRIDO

→ Madrid - Guadalajara	49,9 km	Autovía A2
→ Guadalajara - Sacedón	30,5 km	Nacional N-320
→ Sacedón - Almadrones	72,3 km	Nacional N-204
→ Almadrones - Madrid	90,9 km	Autovía A2
→ Total	243,6 km	

CONSUMO

→ Tramo	L/100	Litros	Km/h
→ Madrid - Guadalajara	27,3	12,00	90,7
→ Guadalajara - Sacedón	25,9 km	12,50	38,1
→ Sacedón - Almadrones	29,0 km	21,00	62,8
→ Almadrones - Madrid	16,5 km	14,50	90,9





y reducción catalítica selectiva (SCR), lo que da como resultado un consumo de combustible extremadamente bajo y un muy bajo nivel de emisiones nocivas. Además, como principal novedad mecánica, para la transmisión se ha recurrido a la caja de cambios automática de seis velocidades, ZF Ecolife Coach 2, modelo ZF 6 AP 2820 C.

Otro aspecto muy destacable del Neoplan Cityliner C Platin, es su alto nivel de equipamiento en tecnología y seguridad que traía la unidad que hemos probado, como el control de crucero adaptativo ACC, regulador antideslizante ASR, asistente de freno BA, suspensión CDS Comfort Drive (suspensión controlada electrónicamente) sistema que regula la altura en carretera, descendiendo esta cuando se circula a alta velocidad mejorando la aerodinámica y el consumo, EB Sistema de frenado de emergencia y luces de advertencia de peligro de frenado de emergencia, sistema de freno electrónico EBS, programa electrónico de estabilidad ESP, programa de Estabilidad Dinámica DSP, sistema de guardia de carril LGS, MAN BrakeMatic Con control de velocidad máxima y control de crucero MAN EfficientCruise® + MAN EfficientRoll Control de crucero asistido por GPS (mejorado aún más) MSC Maximum Speed Control, prevención de vuelcos ROP, monitoreo de presión de neumáticos TPM, así como el sistema de diagnóstico a bordo (OBD) que monitoriza permanentemente el estado operativo del vehículo y advierte de posibles errores a la vez que evita costosos daños indirectos.

EN RUTA CON EL NEOPLAN CITYLINER C PLATIN

El autocar probado no iba lastrado. Su configuración es algo atípica, ya que mide 13 metros y viene en configuración de tres ejes, cuando la norma actual permite vehículos de dos ejes hasta los 13,5 metros, pero eso sí, su masa es superior y el reparto de pesos está más equilibrado, pero en contra penaliza

ESTE MODELO HA SIDO GALARDONADO CON LOS PREMIOS COACH OF THE YEAR 2022 Y AUTOCAR DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

el espacio para el maletero y un poco el consumo, ya que evidentemente hay más resistencia, pero no tanto para ir sin lastrar. El día que hicimos la prueba tuvimos unas condiciones climáticas bastante adversas en muchos tramos, con lluvia y fuertes rachas de viento, que hacían la conducción complicada en algunos tramos.

La prueba tuvo un recorrido de 243,6 km, con un consumo de 23,56 l/100 y un consumo total de combustible de 60 litros a una velocidad media de 72,89 km/h. La primera parte la realizamos entre Coslada y Guadalajara. El tráfico de la A2 siempre es complicado y denso pero, aun así, el comportamiento fue extremadamente suave con unos consumos aceptables de 25,9 l/100.

El segundo fue en tramo ya en carretera abierta con tráfico fluido hasta Sacedón. Nos empezó a demostrar lo bien que se adapta a cualquier situación, fue eficaz en las grandes pendientes, por su potente motor y un par impresionante de 2400 Nm lo que le permite coronar grandes pendientes a velocidades muy elevadas y constantes, a la vez que eficaz, seguro y resolutivo en los descensos, donde el retarder de la nueva caja de cambios cumple con creces, siendo capaz de sujetar el autocar sin ningún problema y con total seguridad, haciendo que no sea necesaria la aplicación del freno de servicio. En este tramo el consumo fue de 29,6 l/100. Hay que tener en cuenta que este tramo ya presenta bastante dureza en su recorrido.

El tercer tramo entre Sacedón y Almadrones, es el más duro de todo el recorrido, con una distancia de 72,3 km, un tramo muy exigente, ya que la carretera a pesar de tener zonas muy cómodas de conducción, tiene muchos tramos de mucha dureza, con curvas cerradas y grandes pendientes. Pero el potente motor y la excelente caja de cambios automática hacen que este sea muy fácil su conducción, con unos cambios de marcha casi inapreciables. El consumo en este tramo es siempre el más elevado, en este caso de 29 l/100 eso sí, con un comportamiento excepcional, con un paso en curva gracias a sus sistemas de seguridad embarcados extraordinario. En algún caso actuó el sistema de estabilidad ESP, demostrando su eficacia.

El último tramo entre Sacedón y Coslada se realiza todo por autovía. Nos enseñó lo gran rutero que es y muy altamente eficiente, demostrando la caja de cambios automática, de tan solo 6 marchas lo eficiente que puede ser, ya que a velocidad máxima tan solo va a poco más de 1100 vueltas el motor con lo que se consiguen unos consumos extraordinarios, de tan solo 16,5 l/100 para una distancia de 90 kilómetros a una velocidad media de 82,7 km/h. El Neoplan Cityliner C Platin un auténtico devora kilómetros, no deja a nadie indiferente a su paso con un diseño que parece por el que parece que no pasa el tiempo, diseño hecho arte.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



MOTORTEC MADRID 2022 VOLVIÓ A CELEBRARSE

RECIBIÓ LA VISITA DE MÁS DE 52 MIL PROFESIONALES DE LA POSVENTA DE AUTOMOCIÓN

DESTACÓ LA ALTA ASISTENCIA DE PROFESIONALES DE TALLERES, QUE REPRESENTARON CASI EL 50% DE LOS VISITANTES DEL SALÓN

MOTORTEC MADRID clausuró su décimo sexta edición, organizada por IFEMA MADRID, en su Recinto Ferial, del 20 al 23 de abril pasados, con una afluencia de más de 52.000 profesionales del sector de la posventa de la automoción.

El certamen, que fue inaugurado por la Vicepresidenta Tercera y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, mostró la oferta más innovadora, presentada por más de 500 empresas expositoras y 1.200 marcas. Unas cifras que confirmaron una vez más al Salón como la mayor plataforma comercial de esta industria en el sur de Europa.

Destacó especialmente la alta asistencia de profesionales de Talleres, más de 25.000, que suponen un incremento de un 10% sobre la edición anterior y representan el 48% del total de visitas. Entre los profesionales de talleres, la mayoría fueron de talleres mecánicos -el 20,34% del total-; seguidos de los multimarca (19,59%); independientes (14,97%), de neumáticos (9,56%), chapa y pintura (8,39%); de vehículos industriales (4,87%); talleres concesionarios (4,62%), y de lunas (3,76%).

MÁS ASISTENTES Y TEMAS MÁS ESPECIALIZADOS EN LAS JORNADAS, PONENCIAS Y ACTIVIDADES

El programa de actividades de MOTORTEC MADRID 2022 también logró un récord de asistencia, con 4.233 participantes, un 21% más que en 2019. Otro de los puntos fuertes de la Feria, donde se trataron temas especialmente relevantes para el sector, que marcan la actividad hoy en día y plantean el futuro teniendo en cuenta los avances tecnológicos y la innovación.

En dicho programa, elaborado con la colaboración de todos los agentes del sector y las principales asociaciones, colaboradoras del Salón, se abordaron los principales temas que preocupan a esta industria, como el vehículo eléctrico, la digitalización, los vehículos industriales, los sistemas adas, los neumáticos, las emisiones, la legislación de los talleres y su seguridad, las estaciones de servicio, o los combustibles, entre otros, ofreciendo así una amplia panorámica de esta industria.

En el marco de la feria se celebraron actos de especial relevancia, como el V Encuentro de redes de talleres, y la presentación del Estudio sobre la evolución de los hábitos del conductor en relación al mantenimiento del vehículo -patrocinado por MOTORTEC MADRID-, a cargo de GIPA y CETRAA. Asimismo, MOTORTEC MADRID sirvió de escenario para el reconocimiento del sector, a través de dis-

tintos galardones, como el III Concurso Mejor Técnico, y la 18ª edición del Concurso Jóvenes Técnicos en Automoción. Finalmente, en la Gala de la 11ª edición de la Galería de Innovación se premió a las principales innovaciones de la industria seleccionadas por un Jurado especializado independiente, sobre 38 candidaturas de productos de 36 empresas expositoras, repartidos en 10 categorías que representan a todos los sectores de la Feria.

UNA AMPLIA OFERTA DE PRODUCTOS

Entre las empresas participantes pudimos ver a AUDIOLIBUS, con su inmensa cartera de productos, los sistemas de limpieza avanzada de JMB o las columnas elevadoras para taller de SEFAC, entre otros.

DIESEL TECHNIC presentó por primera vez en la feria a sus Parts Specialists. Numerosos profesionales de talleres mecánicos de España y Portugal visitaron el stand y pudieron conocer personalmente los múltiples beneficios que los productos y servicios que Diesel Technic les ofrece —siempre de la mano de sus distribuidores autorizados—, y entre ellos, especialmente su programa de fidelización, la Premium Shop, en el que se registraron centenares de nuevos participantes. Los Parts Specialists de la filial ibérica del grupo alemán se mostraron exultantes: “Ha sido una experiencia muy gratificante. Estamos encantados y sorprendidos por el recibimiento que ha recibido nuestra participación, y sobre todo por el interés que los profesionales de los talleres han mostrado por la gama de recambios para furgonetas de la marca DT Spare Parts.”

CONTINENTAL AUTOMOTIVE ha presentado en Motortec sus productos y soluciones. La compañía cuenta con varias redes de talleres, como los Centros de Frenos ATE y los especialistas en tacógrafo, DTCO+. Los recambios en el aftermarket, han dejado de ser VDO para encontrarse ahora bajo el nombre de Continental. La marca ha añadido Baterías y Termostatos a la amplia lista de productos que puede ofrecer y fueron los protagonistas indiscutibles en su stand. Para el mercado del vehículo industrial y coincidiendo con la relevancia que desde la feria se quiere dar a este sector, Continental pone a disposición del sector tacógrafos digitales e inteligentes, su software legal de gestión de datos de tacógrafo para hacer frente a los desafíos de la gestión de flota y equipamiento para los talleres especializados en vehículos industriales. La Wokshop Tab II, una herramienta para poder realizar operaciones con tacógrafos digitales compatible con todas las necesidades y requisitos derivados de la legislación del Paquete de Movilidad de mucha importancia en el sector.

WEBASTO-DIAVIA, aprovechó esta nueva edición de Motortec 2022 para presentar su nueva línea de productos en movilidad eléctrica y diversas novedades tanto en estaciones de carga, herramientas como en recambios de los sistemas de climatización: Su línea para Movilidad Eléctrica ofrece baterías estándar



para vehículos comerciales, calefacciones eléctricas HVH y una línea de cargadores profesionales; En cuanto a Estaciones y Herramientas, la marca presentó como novedad la estación polivalente AGRILITE, para trabajos tanto fuera como dentro del taller. Resistente y ligera, facilita su desplazamiento con una mayor seguridad y efectividad; y para Recambios de sistemas de Climatización, Webasto ha reforzado su propuesta incrementando su gama de compresores con incorporaciones de nueva generación, compresores eléctricos y otros.

**PARTICIPARON MÁS DE 500 EMPRESAS
EXPOSITORAS Y 1.200 MARCAS**



CONFEBUS REPRESENTA AL 70% DEL SECTOR

LA CONFEDERACIÓN REIVINDICA SU VOCACIÓN DE REPRESENTAR A TODO TIPO DE EMPRESAS

ASÍ SE INDICÓ EN LA REUNIÓN DE CONFEBUS CON LA PRENSA ESPECIALIZADA, DÓNDE TAMBIÉN SE HABLÓ SOBRE LOS ACTUALES PROBLEMAS Y LOS RETOS A LOS QUE SE ENFRENTA EL SECTOR

La concepción que tenemos nosotros del sector es que somos empresas de transporte en autobús”, decía **Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS**. Afirmó que entre sus asociados, aunque están las empresas más grandes del país también hay un gran número de pequeñas y medianas empresas. Desde CONFEBUS se reitera trabajan para todos ellos y defender los derechos tanto del transporte urbano, como de las líneas de transporte regular, como la de RUE o las de los servicios discrecionales y turísticos. “De hecho, formamos parte de la CEOE, pero también de CEPYME y de la Mesa de Turismo, el Consejo de Turismo de la CEOE...”, matizaba Barbadillo.



En lo que se refiere a las recientes ayudas anunciadas por el Gobierno de España para paliar la subida del precio del carburante, señalaban que los 20 céntimos aprobados sólo tienen sentido para los vehículos de gasoil, pero que para los de gas, con una tarifa que se ha disparado un 368%, es prácticamente como no tener nada. En ese sentido, Barbadillo elogió el impulso del Gobierno de Baleares, que ha sido la primera administración en introducir la revisión de la subida del gas en los contratos de las líneas de su competencia. “Si no se apoya a las empresas que han apostado por este tipo de energía alternativa, se transmite un mensaje muy negativo de cara a la compra de vehículos con nuevas tecnologías como el hidrógeno”.

El presidente de CONFEBUS señaló también la gran lucha de las asociaciones y la de las 30 territoriales que la componen para conseguir ayudas específicas y el apoyo para el sector discrecional. En algunos casos nunca ha llegado, como en la Comunidad Autónoma de Madrid, frente a otras como Baleares, Cataluña, Valencia, Asturias, Cantabria o, recientemente, Andalucía, que sí lo han hecho.

Aumento del precio de los combustibles, la llegada de la negociación de los convenios colectivos, el conflicto en Ucrania que paraliza la fabricación de vehículos. “Aunque esta Semana Santa no ha estado mal y la demanda estuvo tan sólo un 16% por debajo de 2019, lo cierto es que la gran mayoría de los operadores de discrecional y turístico arrastran casi dos años en vacío. Afortunadamente, parece que las expectativas para este verano son muy buenas, que la guerra va a reafirmar España como un destino seguro. El problema es que ahora muchas empresas han vendido sus autocares para tener liquidez y les faltan vehículos, además de conductores”, dijo. Por otro lado, indicaba que cuando llegue la renovación de los visados, que se retrasó hasta 2022, se podrá ver el estado real del sector, porque si no se cumplen los requisitos se puede perder la autorización.

Otras cuestiones tratadas fueron las alegaciones de CONFEBUS al Anteproyecto de la futura Ley de Movilidad, porque “solo habla de financiación del urbano” y los problemas que el nuevo mapa concesional va a pasar a las Comunidades Autónomas al no asignarles compensaciones económicas pero sí la responsabilidad de ciertos tráficos.



Fiaaa



Feria Internacional del Autobús y del Autocar

MIRANDA DE EBRO CUMPLE CON LAS REGLAS DE LA COMPETENCIA

COMPETENCIA RESUELVE A FAVOR DE LAS
EMPRESAS QUE SE PRESENTARON AL CONCURSO

ASÍ SE DESPRENDE DE LA RESOLUCIÓN
ADOPTADA POR EL PLENO DEL TRIBUNAL
PARA LA DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE
CASTILLA Y LEÓN

Tras la denuncia presentada por el propio Ayuntamiento de Miranda de Ebro contra las empresas Bus Miranda SL, Bus Deóbriga, SL y Autobuses Urbanos Ángel Herrera SL, en el expediente de contratación del servicio de transporte urbano en Miranda de Ebro (Burgos), por presuntas prácticas contrarias a la libre competencia, el Tribunal ha resuelto “la no acreditación de existencia de prácticas prohibidas en el procedimiento de contratación del Servicio de Transporte Urbano en Miranda de Ebro (Burgos) que pudieran constituir infracción de lo determinado en el artículo 1 o 2 de la Ley de Defensa de la Competencia.”

La denuncia fue presentada en octubre de 2019 por el Ayuntamiento de dicha localidad por entender que había indicios de un pacto entre las tres únicas empresas que concurren al concurso público para prestar el servicio de autobuses. El Consistorio consideraba que la relación familiar entre las tres empresas habría influido en la retirada de las dos ofertas mejor valoradas, quedando solo la tercera opción.

Según la resolución del Tribunal para la Defensa de la Competencia de Castilla y León, no se han hallado pruebas de la existencia de prácticas prohibidas, ni de una supuesta coordinación entre las tres empresas, ni de perjuicio para otras empresas ni tampoco para el interés público del propio municipio.



Un nuevo concepto
de movilidad.

**18-21
Oct
2022**

Recinto Ferial
ifema.es





NUEVO VOLVO 7900 ELÉCTRICO GEN3

ESTÁ DISPONIBLE EN TRES LONGITUDES Y CON DIFERENTES PAQUETES DE BATERÍAS

ESTA TERCERA GENERACIÓN DE BATERÍAS OFRECE MAYOR ENERGÍA EMBARCADA PARA PODER DAR SOLUCIONES A LOS DIFERENTES REQUERIMIENTOS DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE

Jaime Verdú, Director Comercial Volvo Buses en España, comenzó su presentación afirmando: “Nosotros somos parte del movimiento de las personas y tenemos que fomentar soluciones sostenibles que garanticen también su traslado de la manera más segura posible.” La marca no pretende ser solo un proveedor de autobuses eléctricos, sino ofrecer todo un conjunto de soluciones y servicios, siempre bajo los valores de la casa: calidad, seguridad y sostenibilidad. Volvo busca la calidad en todos sus componentes, servicios, talleres, trato a los clientes... En cuanto a seguridad, su objetivo es llegar a cero accidentes con sus sistemas, tanto de seguridad pasiva como activa. Y en cuanto a la sostenibilidad, ha desarrollado tecnologías capaces de garantizarla en el ámbito del transporte público, a la vez que ofrece también una cadena de producción verde, con plantas de fabricación que usa energía 100% renovable y autobuses



con un 82% de componentes reciclables y hasta un 90% reutilizables.

GRAN PRESENCIA EN EL MUNDO DE LA ELECTROMOVILIDAD VOLVO

Actualmente, más de 5.000 autobuses electrificados de Volvo circulan en ciudades de todo el mundo, tanto eléctricos, híbridos e híbridos enchufables (que ya no están disponibles). España es un mercado de gran importancia para Volvo. Cuando termine el año habrá más de 500 unidades electrificadas de la marca funcionando, en su inmensa mayoría híbridos de diferentes generaciones.

UN AUTOBÚS A PRUEBA DE NUESTRO CLIMA Y OROGRAFÍA

Aunque en España es ahora cuando veremos circular con normalidad los autobuses 100% eléctricos de Volvo, en realidad llevan recorriendo las calles de otras ciudades europeas desde el año 2015. La tercera generación de este vehículo está totalmente adaptada a nuestro mercado. Cumple con las expectativas de los operadores en cuanto a la dura climatología y compleja orografía española. Verdú aseguraba que Volvo nunca ofrece un producto que no cumpla por completo con las condiciones necesarias para cada mercado. En nuestro país también hay diferencias, por ejemplo, en el tipo de gestión que se hace por parte de los operadores. En España se programan más horas de circulación para los vehículos y, por lo general, no se electrifican líneas con-

cretas sino flotas enteras, para que los autobuses puedan circular en cualquier línea, según se necesite.



Fernando Chavarría Redondo, Responsable de Electromovilidad Autobuses Urbanos de Volvo en España, expuso la variedad y características de su gama de autobuses urbanos de piso bajo. Por un lado, el híbrido 7900 híbrido S-Charge en versiones 10,6 metros y 12 metros y el 7900 híbrido S-Charge articulado en versión 18 metros y 18,7 metros. Por otro, el autobús 100% eléctrico 7900 en tres medidas: 12 metros, 18 metros y 18,7 metros.

LAS 7900 ELÉCTRICO GENERACIÓN 3

La versión estándar de 12 metros de su nuevo 7900 electric cuenta con un motor de 200 kW y está disponible con 3 configuraciones posibles de baterías: tres, cuatro o cinco paquetes de baterías, con capacidades de 282 kWh, 376 kWh y 470 kWh respectivamente. También existe la posibilidad para el articulado de 18,7 metros de equipar 6 paquetes de baterías. Las versiones articuladas disponen de 2 motores de 200 kW. Todos ellos disponen de caja automática.

En cuanto al tipo de carga, aunque Volvo puede ofrecer todo tipo de sistemas, ha optado en este caso por la carga lenta en cochera pero con pantógrafo, que requiere de entre 6 y 8 horas para completarse. La autonomía de los vehículos dependerá de la capacidad de baterías que equipe.

En Europa se ha demandado mucho el sistema de recarga de oportunidad o carga rápida con pantógrafo, pero en España no es lo preferido, según la marca. Verdú señalaba que por una cuestión de frecuencias e infraestructuras necesarias, los operadores de nuestro país han optado por la recarga en depósito, y en concreto con pantógrafo para eliminar cableado y poder automatizar la carga, sin necesidad de operarios. Además, recordaba que con la carga lenta se degrada menos la capacidad de la batería a lo largo de su vida útil. Diferente será en el caso de los carriles exclusivos para autobuses de alta capacidad y prioridad semafórica. En estos casos habría que estudiar combinar también con carga de oportunidad.

APUESTA DECIDIDA POR LA TECNOLOGÍA FULL HYBRID

Para la marca, híbridos y eléctricos van a convivir tiempo y serán complementarios en las flotas de metropolitanas. Por eso, Volvo apuesta totalmente por la tecnología Full Hybrid en lugar de Mild Hybrid, que según un estudio realizado por el INSIA tiene hasta una diferencia de emisiones del 33%. La diferencia entre ambos es que el híbrido 100% arranca siempre en modo eléctrico mientras que en la tecnología Mild, el motor diesel está siempre funcionando. "Solo son un vehículo diesel mejorado", afirma Fernando Chavarría.



EL NUEVO VOLVO 7900 ELÉCTRICO GEN3, A PRUEBA

En el próximo número de VIAJEROS, que se publicará en el mes de junio, recogeremos una prueba técnica completa del nuevo Volvo 7900 eléctrico GEN3, realizada por nuestro Jefe de Pruebas, Antonio Julia.



Los híbridos Volvo tienen también la ventaja de no tener que ser recargados, ya que lo hacen recuperando la energía de frenada. Son auto recargables. Los responsables de la marca indican que sus híbridos son muy flexibles y se adaptan a casi todo tipo de líneas, incluso de cercanías. Esta tecnología con motor de apoyo de gas en lugar de diesel no está en el catálogo de Volvo porque la marca considera que es una solución que sigue siendo Euro 6 y que genera emisiones. En 2010, el fabricante sueco tomó la firme decisión de trabajar en vehículos que puedan cumplir con el reto de la descarbonización.

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN, MÁS IMPORTANTES QUE NUNCA

Volvo cuenta con sistemas telemáticos para gestionar la autonomía de las flotas y para mejorar su eficiencia. Con el programa telemático de gestión de zonas de Volvo es posible programar la velocidad de un vehículo híbrido o que circule sólo en modo eléctrico en lugares específicos de la ruta, como por ejemplo hospitales, colegios, ZBE, etc... Pero ese mismo vehículo, fuera de esa ruta, deja de estar programado y se comporta como el resto de la flota. Esta flexibilidad permite la permuta de vehículos entre líneas. Otros sistemas como el "Ready to Run", permite preclimatizar el vehículo mientras está conectado para que luego, cuando esté en ruta no reste energía a las baterías. La marca ofrece también servicio de asesoramiento para planificar con el operador sus rutas y ajustar el tipo de vehículos y el paquete de baterías que requieren cada uno para optimizar el sistema. "La electrificación requiere también un nuevo modelo de gestión", dijo Verdú.

PUEDA OPERAR TANTO EN LÍNEAS URBANAS COMO DE CERCANÍAS



LA MASCARILLA SIGUE SIENDO OBLIGATORIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

El 20 de abril de 2022 se publicó en el BOE el Real Decreto 286/2022, de 19 de abril, por el que se modifica la obligatoriedad del uso de mascarillas durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. El transporte público sigue siendo uno de los pocos entornos en los que se mantendrá la obligatoriedad de la mascarilla para personas desde los seis años: "En los medios de transporte aéreo, por ferrocarril o por cable y en los autobuses, así como en los transportes públicos de viajeros. En los espacios cerrados de buques y embarcaciones en los que no sea posible mantener la distancia de 1,5 metros, salvo en los camarotes, cuando sean compartidos por núcleos de convivientes".



ANETRA IMPULSA LA ENTRADA DE MUJERES EN LA CONDUCCIÓN PROFESIONAL

ANETRA se ofrece al Instituto de las Mujeres para apoyar el acceso de conductoras al autocar. Actualmente el mercado laboral para mujeres conductoras es irrelevante en España, y hay un escaso número de profesionales de este colectivo. Actualmente, en el país, tan sólo, el 18 por ciento de los conductores de autocares son mujeres, mientras que en Europa este número se sitúa en el 16 por ciento (en 2020 según datos de IRU), y desde ANETRA, además, se considera que con el apoyo del Instituto de las Mujeres y una formación conjunta se podrían crear cerca de 6.000 puestos de trabajo.



APETAM FIRMA UN ACUERDO CON TORCAL AUTOESCUELAS PARA BUSCAR CONDUCTORES

La Asociación Provincial de Transporte de Viajeros de Málaga ha firmado un convenio para favorecer la formación vial de trabajadores y candidatos para sus empresas asociadas. Los términos del acuerdo con Autoescuelas Torcal, se centran en diversificar la oferta de formación para aquellas personas interesadas en aumentar su cualificación en cuanto a la conducción de vehículos. Habrá descuentos en los cursos para la obtención del Carnet C y D, así como para los cursos de CAP. También colaborarán ambas entidades, desinteresadamente, para la búsqueda de trabajadores o candidatos para las empresas; y los alumnos en prácticas que soliciten sacar el permiso de autobús lo harán de forma gratuita. Finalmente se establece una colaboración abierta con una "bolsa de empleo", donde se puedan incorporar los nuevos conductores, que estará a disposición de las empresas de transporte de viajeros por carretera para poder cubrir sus necesidades según la demanda. APETAM ha instado también a la consejería de Fomento de la Junta de Andalucía para que impulse planes de formación y empleo en esta materia. APETAM calcula que faltan 300 conductores de autobús en Málaga en las épocas de mayor demanda.



ATUC SE ADHIERE AL OBSERVATORIO "MUJER Y TRANSPORTE SEGURO"

Su presidente, Miguel Ruiz Montáñez, ha firmado el acuerdo con el director gerente de EMT Madrid, Alfonso Sánchez Vicente. Ambas entidades muestran así su firme compromiso con las políticas de igualdad. El Observatorio "Mujer y Transporte Seguro" es una iniciativa de EMT Madrid para promover la igualdad de la mujer como empleada y usuaria en el ámbito del transporte y la movilidad.



ACTUALIDAD
→ MERCADO

NOVEDADES EN LA DIRECCIÓN COMERCIAL DE AUTOBUSES DE SCANIA

Hasta ahora director de Logística, Preventa y Sostenibilidad de Camiones y Autobuses de Scania Ibérica, Alberto Linares asumió desde el 1 de mayo la dirección Comercial de Autobuses, Motores y Sostenibilidad de la marca para la península ibérica. Ignacio Cortezón, ha sido nombrado Director de Ventas para el Sur de Europa desde la casa matriz de Scania Group por lo que Linares, retoma la Dirección Comercial de Autobuses y Motores, cargo que ya desarrolló entre los años 2017 y 2020. Ingeniero Técnico Industrial por la Universidad Politécnica de Madrid y postgrado en Investigación y Técnicas de mercado por la Universidad Rey Juan Carlos, Linares comenzó su carrera profesional en el año 2005 en Renault Trucks España, donde estuvo 7 años, ocupando diversos cargos de responsabilidad. A finales de 2012 se incorpora a Scania Ibérica como responsable del área de Desarrollo de Red y Calidad, donde 2 años más tarde ocuparía el cargo de responsable del área de Servicios Contratados de Scania Ibérica. En 2017, Alberto Linares fue nombrado Director Comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica y 3 años después asumió el cargo de Director de Logística y Preventa de Camiones y Autobuses de la compañía.



EL PRIMER AUTOBÚS DE HIDRÓGENO EN ESPAÑA TIENE PUERTAS MASATS

Masats es un referente internacional en la fabricación de puertas y sistemas de accesibilidad para vehículos de transporte público. Ha suministrado las puertas del primer autobús de hidrógeno de cero emisiones que ha entrado recientemente en circulación en la línea X1 de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB). Con una carrocería ligera de aluminio, dispone de una puerta de apertura interior eléctrica 029i delante, una puerta deslizante eléctrica con rampa telescópica eléctrica en el centro y otra puerta deslizante eléctrica 028c detrás, todas fabricadas por MASATS. En los próximos meses entrarán en circulación ocho vehículos en Barcelona.



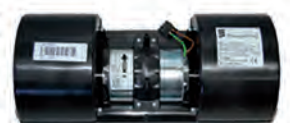
www.atlasautobus.com Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890 **info@atlasautobus.com**
Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA



**Ayats Autocuby Beulas BMC Carser
Carsa Caetano Castrosua Camo Cobus
Carbus Farebus Ferqui Indcar Higer
Integralia Irisbus Iveco Irizar Isuzu
King Long MAN Marcopolo Mercedes
Benz Neoplan Nogebug Obradors
Otokar Scania Setra Sunsundegui
Staco Temsa UNVI VDL Volvo VW**



Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



10 UNVI eC21 PARA LA CIUDAD DE OURENSE

UNVI, ha sido adjudicatario del último concurso público emitido por el Ayuntamiento de Ourense. Los vehículos, que entrarán en funcionamiento dentro de 12 meses, completarán la renovación de un servicio de movilidad más ecológica, accesible y segura para los habitantes de esta ciudad y no emplearán ningún tipo de combustible fósil para su funcionamiento, disponiendo de más de 400 kWh como única fuente de energía. El modelo escogido es el UNVI eC21 de 12 metros de longitud, con dos puertas y dos ejes, del que ya hay varias decenas circulando por Europa desde el año 2018. Tienen capacidad para más de 80 pasajeros, con 35 butacas para pasajeros sentados y 1 zona habilitada para sillas de ruedas. Según las exigencias del pliego de la licitación, el vehículo tendrá una autonomía superior a 16 horas de uso y 250 km con climatización en funcionamiento. UNVI también suministrará los cargadores externos con enchufe estándar CCS2 con sistema de carga nocturna.



EMPRESA CASAL, ADJUDICATARIA DEL URBANO DE ALCALÁ DE GUADAÍRA

A la experiencia de Empresa Casal en líneas regulares interurbanas se suma la del ámbito urbano. Explota varios servicios dependientes de la Empresa de Transporte Urbano de Sevilla (TUSSAM), concretamente las líneas 16, 29, 39 y C6. También es concesionaria de los servicios urbanos de Carmona y del Viso del Álor. Ahora se suma el de Alcalá de Guadaíra. Ángel Díaz Vázquez, Director de Empresa Casal (a la izquierda en la imagen), ha firmado el Contrato-Programa para la integración tarifaria con Juan Carlos García Argenté, Director Gerente en Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.



EMT MADRID ADQUIERE 150 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE IRIZAR Y SOLARIS

Es el mayor concurso de eléctricos convocado por la EMT hasta el momento. Los autobuses (90 del modelo ieBus de Irizar y 60 del modelo Urbino 12 de Solaris), de 12 metros, se incorporarán a la flota madrileña de forma paulatina de aquí a finales de 2023. El presupuesto base de esta licitación ha ascendido a 82,5 millones de euros (sin IVA). El Ayuntamiento de Madrid ha solicitado para la EMT, en el marco del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, la financiación de los fondos Next Generation para la adquisición de 206 autobuses eléctricos por un importe de 41,2 millones, petición admitida actualmente en resolución provisional. La EMT contará con 190 buses eléctricos a finales de 2022 y 329 a finales de 2023. El Plan Estratégico hasta 2025 otorga una especial importancia a la electrificación tanto de la flota como de los centros de operaciones.



ALSA GESTIONA TAMBIÉN PRÉSTAMO DE BICICLETAS EN LEÓN

Alsa y Nextbike ponen en marcha este nuevo servicio que cuenta con 300 bicicletas distribuidas en 25 estaciones repartidas por toda la ciudad. El servicio es totalmente digital, ya que se gestiona a través de su propia App y Web. El sistema responde a criterios de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética, y tiene como objetivo que estas soluciones de micromovilidad estén plenamente integradas en las políticas de movilidad urbana de la ciudad, encaminadas a la reducción de las emisiones. León es la primera capital en la que Alsa gestiona un servicio de estas características, lo que constituye un nuevo paso en su vocación multimodal y en su apuesta por la implantación de soluciones de movilidad más verdes y amigables en nuestras ciudades.



ACTUALIDAD
→ **POSTVENTA**

SUNSUNDEGUI RETOMA LAS VISITAS A ISRAEL PARA SEGUIMIENTO DEL MERCADO

El pasado mes de febrero, José Juan Montes, (Responsable de SAT) e Iñigo Pascual, (Responsable de Ingeniería Eléctrica) de Sunsundegui, viajaron a Israel para retomar las visitas periódicas de seguimiento y soporte a este mercado que llevaban paralizadas dos años por la situación provocada por la pandemia del Covid 19. La demanda de autobuses en Israel está resurgiendo con mucha fuerza retomando la normalidad. El mercado de Israel ha sido y continúa siendo uno de los más importantes para Sunsundegui por lo cual los lazos de comunicación y la necesidad de soporte al personal técnico del cliente es continua y fluida. Durante los días 28/2

hasta el 4/3, visitaron varias instalaciones del cliente; en especial el nuevo centro de Revisión y entrega de vehículos importados entre los que se encuentran los autobuses Sunsundegui para explicar las novedades y comentar el rodaje de sus carrocerías. En esta ocasión, los representantes de Sunsundegui han dado formación a los técnicos de los diferentes talleres de la red de Volvo en las nuevas instalaciones de Mayer's, en concreto 11 personas más el Responsable de Formación el Sr. Adir Tucson, y han explicado las novedades del modelo SC7 en cuanto a multiplexado, puertas eléctricas, nuevos componentes, partes, recambios...

STRATIO PRESENTA NOVEDADES EN IT-TRANS 2022

Stratio, la plataforma líder de mantenimiento predictivo para flotas, estuvo presente en la Conferencia y Exposición IT-TRANS 2022 en Karlsruhe, Alemania, del 10 al 12 de mayo de 2022. Stratio presentó la nueva solución de mantenimiento predictivo de flotas en tiempo real para vehículos eléctricos. Rune Prytz, Director de

Investigación de Stratio, presentó los resultados del proyecto Battery Cortex sobre el análisis predictivo de baterías para vehículos eléctricos, realizado en colaboración con la Universidad de Halmstad (Suecia), un organismo de investigación líder en el campo de las tecnologías de la información y las ciencias de la innovación.



CONTINENTAL FACILITA EL TRABAJO CON SU SOFTWARE DE GESTIÓN DEL TACÓGRAFO

Con la digitalización del sector, Continental pone a disposición de los profesionales la información necesaria para aumentar su rentabilidad y competitividad, a través del software legal del tacógrafo y en combinación con el tacógrafo, sin necesidad de invertir en sofisticados sistemas de gestión de flotas, obteniendo así una mayor ventaja competitiva. Continental tiene como objetivo ayudar a las pequeñas y medianas empresas a descubrir cómo sacar el mejor partido a los datos del tacógrafo, ayudándolos a decidir si la información de la que actualmente disponen es suficiente o si hay que invertir recursos en un sistema de gestión de flotas más avanzado. Por ello pone a disposición de los clientes la guía rápida de VDO sobre el software y la gestión de datos del tacógrafo.



La garantía
del fabricante



DESMONTADORA DE RUEDAS INDUSTRIAL

- MÁQUINA COMPACTA PERO EFICIENTE PARA RUEDAS DE VEHÍCULOS PESADOS HASTA LLANTAS DE 26 PULGADAS
- DISEÑO ELECTRO-HIDRÁULICO
- MANDOS MANUALES PARA TOTAL CONTROL DE LAS OPERACIONES
- MOVIMIENTO HIDRÁULICO DEL CARRO PORTA HERRAMIENTA
- IDEAL PARA FLOTAS DE CAMIONES, AUTOBUSES Y AUTOCARES



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana



APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

Cada mes reflejaremos el momento de entrega de vehículos de todos aquellos que así lo deseen. Para ello sólo tienen que pedírselo a la marca, carrocerero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



ROSABUS AMPLÍA SU FLOTA CON DOS NUEVOS TOURISMO 15 RHD DE MERCEDES-BENZ

La empresa cuenta con 15 autocares Mercedes-Benz y otros 3 Setra en su flota, entre los que destaca su buque insignia, un TopClass S 517 HDH. Los dos nuevos Turismo 15 RHD cumplen con los máximos niveles de confort, fiabilidad y seguridad. Tienen 53 plazas.

PLANA ADQUIERE OTRO AUTOCAR IRIZAR I8

Plana repitió con este modelo de Irizar con capacidad de hasta 67 plazas que está diseñado para realizar desplazamientos con el máximo confort. Dispone de las últimas medidas de seguridad y un sistema de renovación de aire constante O3.



AUTOCARES DAGA TAMBIÉN APUESTA POR TEMSA

La empresa malagueña, ubicada en el Rincón de la Victoria, comenzó su actividad en los 70. Adquirió una Prestij SX. La entrega la realizó Antonio Jesús López, director comercial del distribuidor oficial de la marca, Marín Ayala, a José Antonio Pérez, gerente de Autocares Daga.

EL GRUPO AVANZA DURANGALDEA CUENTA CON 5 NUEVOS HÍBRIDOS SCANIA E IRIZAR

Son de 5 unidades de piso alto de 12m carrozados por Irizar en su modelo i4 con 49 plazas sentadas y 2 SSRR. Con estas nuevas unidades ya son 9 los híbridos Scania que operan las líneas de Durangaldea y 30 los que han sido entregados a Bizkaibus.



SOMAUTO ENTREGA 4 VEHÍCULOS A ASISTENCIA TÉCNICA MATURO

Esta empresa del grupo Vectalia ha elegido el modelo ULYSO T. Los cuatro vehículos tienen una longitud de 10,10 m, cuentan con motor CUMMINS 320cv automático y con elevador PMR incluido. Disponen de detector de fatiga, alcoholímetro, purificador de aire, caja negra, tomas USB y enchufes de 220V en todas las butacas.

EMPRESA CASAS INCORPORA UN URBANO DE ISUZU EN SU FLOTA

El operador, con sede en Mataró, empresa del Grupo Moventis, ha elegido el modelo NovocitiLife de 8m. Ismael Gómez, Director Comercial Mobility Bus, (a la derecha en la foto) entregó el vehículo a Joan Giménez, Director General de Moventis (en el centro), y Aram Vidal, Adjunto a Gerencia (a la izquierda).





GRUPO CASTROSUA ENTREGA UN AUTOCAR CON CHASIS MERCEDES A EMPRESA OJEA

Es un Stellae de 13m sobre bastidor Mercedes OC500. Este es el segundo Stellae que el operador adquiere, el primero fue en 2016. En la entrega estuvieron presentes por parte de Empresa Ojea Carlos Pino y Casimiro Estévez, por parte de Evobus Manuel Coedo y de Castrosua, Eulalia Rodríguez del departamento comercial.

SOMAUTO ENTREGA OTRA UNIDAD A AUTOBUSES PRISEI

El 20 de abril de 2022, Prisei cumplió 62 años y, para celebrarlo, sigue incorporando vehículos a su flota. Esta vez, ha vuelto a confiar en Somauto y la marca Otokar. Este es el sector autobús, modelo Kent C, comprado por la empresa madrileña.



MINIBUSES ECOLÓGICOS INDCAR E IVECO PARA AUCORSA

El operador urbano del autobús del Córdoba ha sumado 4 minibuses GNC a su flota. Los minibuses están carrozados con el modelo Mobi City L7 sobre chasis Iveco Daily 70c14 GNC. Circulan en el estrecho centro histórico de la ciudad y en urbanizaciones.

LEIVA BUS ADQUIERE UN TEMSA Y UN CHASIS MERCEDES-BENZ CON CARROCERÍA IRIZAR

Por un lado, Marín Ayala, distribuidor oficial de Temsa en España, hizo una nueva entrega de uno de sus vehículos al operador malagueño. En esta ocasión se trata del MD 7 Plus. Hizo entrega del vehículo Antonio Jesús López, director comercial de Marín Ayala, (a la izquierda en la imagen) y lo recibe José Leiva, gerente de Leiva Bus.

Por otro lado, también ha adquirido un chasis OC 500 RF de Mercedes-Benz con carrocería Irizar i6. Con más de 30 años de experiencia, Leivabus es una empresa de referencia en el transporte turístico de Málaga que apuesta por la seguridad.



SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO OTOKAR A AUTOCARES VAZ MAR

Es un autocar para servicios discretos modelo NAVIGO TH MEGA con 8.4 m y motor Cummins. Autocares Vaz Mar es una empresa con una trayectoria de más 35 años. Fue fundada por Agustín Vázquez en el año 1982, en Las Hurdes (Extremadura).

FERQUI ENTREGA UN VEHÍCULO PMR CON CHASIS IVECO A AUTOCARES FRANJEN

Autocares Franjen tiene su sede en Carlet, Valencia. Ha elegido el modelo Ferqui NORA L PMR sobre chasis Iveco Eurocargo CC100 es de 36+C. El vehículo cuenta con capacidad hasta 8 sillas de ruedas.



EMPRESA SEOANE INCORPORA A SU FLOTA UN INTOURO L DE MERCEDES-BENZ

El Intouro L de 14,9 metros monta motor OM 936, de 260 kW y cambio automatizado Mercedes-Benz PowerShift. Se destinará al servicio de líneas regulares en Galicia. La empresa, con sede en Santiago de Compostela, se fundó en 1904.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM SE INTEGRA EN LA MESA DE EDUCACIÓN DE MADRID FORO EMPRESARIAL

AETRAM formara parte de la Mesa de Educación de Madrid Foro Empresarial para tratar y desarrollar aquellos asuntos de interés y relacionados con el transporte y la educación, como puedan ser el transporte escolar, tanto de centros públicos como privados, el desarrollo de jornadas y campañas de concienciación sobre la seguridad del transporte escolar, o la presentación ante las admi-

nistraciones de puntos comunes que ayuden a trasladar una mayor visualización ante la opinión pública del transporte de menores en la Comunidad de Madrid. Dentro de esta primera reunión mantenida en fechas pasadas en Madrid, se trató como principal punto del orden del día el Plan Estratégico de futuro de la Mesa, así como la interrelación del deporte español y la educación.

AETRAM PARTICIPÓ EN LA MESA DE TURISMO DE MADRID FORO EMPRESARIAL

En la reunión se trató asuntos relacionados con el Turismo en Madrid, entre otros: Perseguir la unificación de los organismos públicos de atención y promoción turística del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad de Madrid, poner el foco en el turismo de calidad y su impacto económico en la región, priorizar acciones para los nuevos mercados de alto crecimiento o la creación de modelo de promoción sostenible de promoción y atención turística de forma gradual con el crecimiento del mercado. Dentro de esta reunión mantenida en fechas pasadas en Madrid, se trataron asuntos como la posible licitación del Palacio de Congresos, antes de fin de año y fuera del monopolio de IFEMA, lo que sería un competidor para regular/organizar congresos, el análisis de los próximos eventos y congresos a celebrar en los próximos meses en Madrid, con la presencia de MFE en los mismos; propuestas de nuevos congresos y ferias a llevar a cabo de cara al futuro en Madrid o el incremento de la colaboración con Madrid Convention Bureau; potenciar el turismo de cara al turista internacional con una Marca Madrid fuera de nuestras fronteras; tratar de subir el precio en los contratos públicos que afecten al turismo por las subidas de la energía e IPC; la elaboración de un documento que recoja las pretensiones y objetivos de cada sector, representado en MFE, para elevar a las Instituciones las necesidades del sector del turismo en Madrid, como por ejemplo la posibilidad de entrar autocares a recoger turistas dentro del Madrid Central sin ninguna limitación; así como la solicitud reiterada desde MFE de la denominada "tasa turística".

AETRAM REANUDA LAS REUNIONES ZONALES PRESENCIALES CON SUS EMPRESAS ASOCIADAS

AETRAM durante el mes de abril ha retomado las reuniones zonales presenciales con sus empresas asociadas de la Comunidad de Madrid (durante la pandemia estas reuniones se han venido celebrando en formato de videoconferencia). En esta nueva ronda de encuentros, muy valorados por las empresas asistentes, se ha tratado con las mismas de forma directa la situación actual del Sector por la crisis económica de la pandemia sanitaria y subida del combustible, conocer directamente las inquietudes y planteamientos de los asistentes y dar respuesta e información a los mismos de las acciones llevadas a cabo desde la Asociación en defensa de los derechos e intereses de las empresas transportistas de AETRAM, dentro de un clima de diálogo continuado con nuestras empresas asociadas.

Para AETRAM "es importante dar voz a las empresas asociadas y escuchar las demandas y situación actual de las mismas, a fin de conocer las circunstancias que las afectan tras más de dos años de crisis económica por la pandemia sanitaria agravadas en estos momentos por el desmesurado alza en los precios del combustible y su negativa repercusión en los costes de las empresas, analizando las ideas que se trasladen en estos encuentros para su desarrollo posterior ante las entidades y administraciones que correspondan".



www.cocentro.com
 a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N
 LONGIUTUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO



MAN 24.480 RATIO, 59PLAZAS+1+1, IRIZAR PB, WC,TTE.ESCOLAR, MATRICULACIÓN 07/09/2009



MAGELYS 400CV AUTOMATICO 57PLAZAS+C+G+WC, DOBLE LUNA, PRECALENTADOR, BUTACA KIEL,SUELO IMITACION MADERA, F. MATRICULACION 10/09/2015



IVECO T30 TOURING, 43PLAZAS+1+1, DOBLE LUNA, EURO V, MATRICULACIÓN 28/10/2011



IVECO CC100E25, ANDECAR VII, 37+C+G/HASTA 855RR, CAMBIO MANUAL,RETARDE, TTE, ESCOLAR,EURO V, MATRICULACIÓN 15/06/2012



VDL FUTURA,59+C+G, 330CV, AUTOMATICO ASTRONIC, DOBLE LUNA,PLATAFORMA PARA 155RR.TTE. ESCOLAR.MATRICULADO EL 12/09/2014



IVECO EURORIDER 380, 56PLAZAS+1+1 +WC,C.SUNSEDEGUI 5C7 CAMBIO MANUAL,EURO 5,PREINSTALACIÓN PMR, MATRICULACIÓN 01/04/2014



SCANIA K3801, IRIZAR PB, 55PLAZAS+1+1, CAMBIO MANUAL, RETARDE, TTE.ESCOLAR, MATRICULACIÓN 20/11/2007



59PLAZAS DOBLE LUNA CONVECTORES PRECALENTADOR, FECHA MATRICULACION 04/04/2014

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12
 28031 Madrid
 Tel. 91 301 37 60
 Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Cerón
 email: b.ceron@cocentro.com
 tlf. 618780122
 Contacto: Javier de la llave
 tlf. 626041250



CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

EMPRESARIOS DE VIAJEROS

Puede enviar la foto e información del vehículo en venta para anunciar gratis a la dirección de E-mail **viajeros@editec.es** o por correo postal a:

Revista Viajeros
 C/ Padilla, 72-2º A
 28006 Madrid

CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

Póngase en contacto con el departamento comercial de la Revista Viajeros y le harán una propuesta personalizada a sus necesidades.

Srta. Paloma Buitrón
 Tels.: 91-4016921/91-4013439
 Email: viajeros_publicidad@editec.es

AUTO DISTRIBUCION

Tu concesionario de confianza en el transporte sostenible
www.autodistribucion.com

AVANZANDO CON PASO FIRME HACIA LA EXCELENCIA



NUESTROS SERVICIOS

EXPOSICIÓN Y VENTA

Vehículo nuevo y vehículo de ocasión

TALLER ESPECIALIZADO

Vehículo industrial y profesional

RECAMBIOS

Venta de recambios originales

TÚNEL DE LAVADO

Para todo tipo de vehículos

TALLER DE PLANCHA Y PINTURA

Cabina de pintura y Potro

Concesionario oficial de toda la gama **IVECO BUS** en:

CATALUÑA

ANDALUCÍA

CEUTA

MELILLA

SE VENDE EMPRESA

Vendo empresa S.L. de nueva creación
 5 tarjetas sin cargas en seguridad social y hacienda precio convenir dirigirse a Daniel 639 255 089

KING LONG C9



Motor Cummins 310 cv. Autocar de 35+1+1 plazas. Matriculado en septiembre 2016 (Quedan 13 cursos de transporte escolar). En perfecto estado de funcionamiento y mantenimiento. Mejor ver y probar. Tfno. 619 12 35 09 - Godofredo Galán

SEFAC



Vendo segunda mano, 4 columnas móviles para autobuses, marca SEFAC, Capacidad 7,2t cada una, perfecto estado, revisadas por el fabricante, año 2004. 9000 Euros.

Para llevárselas. Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52

FIAT DUCATO



Vendo Fiat Ducato, adaptada, cuatro sillas o 13 Pax. 265.000 Km. 2008. 24000 € más IVA. 605678782. Vicente.

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2022

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:



V O L V O

Transporte Urbano en la ciudad

Nos mueve la Descarbonización

Por eso nuestros autobuses se mueven emitiendo un -33% CO₂*



*Según protocolo SORT1 de la UITP

No todos los híbridos son iguales. Según el Estudio de evaluación de tecnologías de autobuses urbanos de INSA, en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid, 2021, un autobús urbano de pasajeros Full Hybrid, en ciclo SORT1, reduce las emisiones de CO₂ más que un Mild. Y es 5% más silencioso. Por eso Volvo cuenta con autobuses con tecnología Full Hybrid, como el 7900, para contribuir con el respeto por el medio ambiente.



Volvo Buses. Driving quality of life.