

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

Año 28. #285.
Julio-Agosto 2022
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



SEFAC OFRECE COLUMNAS MÓVILES NUEVAS CON GARANTÍA DE HASTA 5 AÑOS, DE SEGUNDA MANO Y EN ALQUILER

- Reportaje: Ecombustibles como solución sostenible y alternativa real al diésel • Emmanuel Sánchez, CEO de Tapizados Belbús •
- Producto: Volvo renueva su gama de autocares premium •



Ahora con 3 años de garantía*.

Tu negocio. Tu furgoneta.

Fiable y totalmente preparada, así es la gama profesional de furgonetas Mercedes-Benz. Elijas Citan, Vito o Sprinter, disfrutarás en tu negocio de los mejores servicios de conectividad para simplificar tu día a día, una gran versatilidad y hasta 3 años de garantía*. Prueba también su versión 100% eléctrica.

*Limitado a 300.000km en 36 meses para matriculaciones N1.

Mercedes-Benz





OLA DE CALOR PARA EL AUTOBÚS



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Nos vamos de vacaciones para recargar las baterías. Estamos en un momento de máximos históricos del precio de los combustibles y la energía en general. La ayuda aprobada por el Gobierno para aliviar esa escalada de precios se ha visto superada por las nuevas crecidas de gasoil y gas. El sector clama por ayudas más consistentes, no sólo para frenar el impacto de esa subida de precios, sino para poder repercutirla en los contratos de transporte de viajeros firmados con las administraciones públicas, tanto para líneas regulares como para el escolar, porque el conflicto en Ucrania va a seguir empeorando la situación económica.

En ese entorno hostil, en el que se pide al sector de la movilidad que apueste por la electromovilidad, aunque el precio de la electricidad tampoco para de crecer, el sector pide que se tengan en cuenta otras opciones menos costosas y más rápidas de implantar para los servicios de larga distancia. Se trata de los ecombustibles, que son neutros en CO2 si se tiene en cuenta su proceso de producción.

Otro de los grandes problemas del sector es la recuperación de la demanda, perdida con la pandemia. Para tratar de paliar este problema, el Gobierno ha anunciado ayudas al precio de los abonos de transporte y billetes multiviajes

que serán gestionados por las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos.

Las tres asociaciones nacionales del transporte de viajeros por carretera, ANETRA, CONFEBUS y DIREBUS, han hablado en el Congreso de los Diputados sobre todos sus problemas y han solicitado medidas específicas para evitar la desaparición de más empresas del sector. En los dos años de pandemia han desaparecido casi 300.

En este número hablamos también de nuevos sistemas de seguridad que deberán incorporar los nuevos tipos de autobuses matriculados desde el pasado 6 de julio. Con esta tecnología avanzada, el autobús será un modo de transporte todavía más seguro de lo que ya es.

La tecnología va a permitir también a los operadores ser más eficientes y rentables. Así se desprende de los últimos lanzamientos de Continental y Stratio o de marcas como Volvo, que acaba de renovar su gama de autocares premium.

El verano promete ser más caliente que nunca y el otoño, no parece presentarse muy diferente. Esperamos equivocarnos y que haya un poco de respiro para el sector.



03



06



09



10



12



15



16



18



20

03 EDITORIAL

Ola de calor para el autobús

10 REPORTAJE

Clamor por la subida del combustible

16 REPORTAJE

KEOLIS apuesta por la tecnología de STRATIO

06 EN PORTADA

Ecocombustibles como alternativa inmediata y real

12 ASOCIACIONES

El sector habla en primera persona en el Congreso de los Diputados

18 REPORTAJE

SEFAC, columnas móviles nuevas, de segunda mano y en alquiler

09 REPORTAJE

Ayudas del Gobierno al precio de los billetes multivaje

15 REPORTAJE

Los nuevos sistemas de seguridad para autobús, en vigor desde el 6 de julio

20 ENTREVISTA

Emmanuel Sánchez, CEO de Tapizados Belbús



22



24



27



32

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

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

22 PRODUCTO

Continental avanza sus novedades para IAA 2022

24 PRODUCTO

Volvo lanza su nueva plataforma de autocares Premium

27 PRODUCTO

TEMSA Prestij SX, ahora adaptado con PMR

32 PRUEBA

MAN Lion's Intercity LE

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



EL SECTOR PIDE NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

LOS ECOCOMBUSTIBLES COMIENZAN A VERSE COMO LA OPCIÓN PARA EL AUTOCAR

EN UN ENTORNO HOSTIL PARA EL DIÉSEL Y EN EL QUE EL LARGO RECORRIDO TIENE DIFÍCIL OPTAR POR LA ELECTROMOVILIDAD, LOS ECOCOMBUSTIBLES PARECEN SER UNA ALTERNATIVA RÁPIDA EN EL CAMINO A LA DESCARBONIZACIÓN PARA LOS AUTOCARES

Todas las asociaciones del transporte de viajeros por carretera coinciden en señalar que es necesario apoyar la descarbonización, pero de un modo justo para todos los segmentos, especialmente cuando la oferta tecnológica para vehículos de largo recorrido está aún lejos de poder permitir esa transformación.

Los ecocombustibles podrían ser una solución rápida para lograr la neutralidad de emisiones CO2 y dar pasos hacia la sostenibilidad sin penalizar económicamente a las empresas, muy tocadas ya por la crisis de materias primas y la subida del diésel y el gas, además de por la caída de la demanda y los efectos de la pandemia.

¿QUÉ SON LOS ECOCOMBUSTIBLES?

Los ecocombustibles son carburantes líquidos que se producen a partir de residuos como el aceite usado,

los restos agrícolas, la basura o la captura de CO2 de la atmósfera. De este modo, se puede decir que aunque no son cero emisiones si miramos únicamente lo que sale por el tubo de escape tras su combustión, sí que cumplen con la neutralidad si se tiene en cuenta que elimina CO2 en su fabricación y que elimina residuos urbanos y rurales.

UNA TECNOLOGÍA SOSTENIBLE Y DE APLICACIÓN INMEDIATA

Desde el punto de vista de la logística de los también llamados ecofuel, los productores y distribuidores de combustibles hacen siempre hincapié en los beneficios para el medio ambiente de estos combustibles pero también para la economía nacional. Nuestro país podría ser una potencia energética, pues tiene la mayor red de oleoductos de Europa Occidental, el 90% soterrada, y 8 refinerías, lo que nos coloca en una situación privilegiada pues la distribución de ecofuel es compatible con la actual distribución a la red de estaciones de servicio, con el ahorro en infraestructuras que supone, acaba con la dependencia del petróleo y además generará negocio también en el mundo rural.

FuelsEurope representa ante las instituciones de la UE el interés de 40 empresas que operan refinerías en la UE. Son casi el 95% de la capacidad de refinación de petróleo de la UE y más del 75% de las ventas minoristas de combustible para motores de esta.

Luis Cabra, Presidente de FuelsEurope, afirma que los ecocombustibles son una realidad “ya se produce, ya se usan en mezcla con combustible convencional”. También dice que “hay una cadena de valor por crear si las condiciones son propicias”.



No se trata de evitar la electrificación de la movilidad, sino de aportar una solución intermedia para algunos segmentos hasta que haya producto eléctrico maduro para ellos. En 2035 se prohíbe la venta de vehículos de combustión y que no se está teniendo en cuenta más que las emisiones del tubo de escape, no el total del ciclo de vida del vehículo. En el caso de los ecocombustibles su ciclo total es neutro en CO2.

LA PLATAFORMA ECOCOMBUSTIBLES

CONFEBUS forma parte de esta plataforma que nació en 2021 y que en menos de un año ha pasado de tener 16 miembros asociados a 27, procedentes de toda la cadena de la movilidad, desde la producción de la energía, hasta la producción y comercialización de vehículos. La Plataforma Ecocombustibles representa a más de 345.000 empresas en España que generan más de 5,7 millones de trabajos en nuestro país. Esta plataforma organizó recientemente una jornada para explicar qué son los ecocombustibles, qué ventajas ofrecen y cómo beneficiaría a diversos sectores, entre ellos el de la movilidad de personas y el transporte de mercancías por carretera. Estos sectores tratan de ofrecer sostenibilidad pero no todas las empresas pueden permitirse dar el costoso paso hacia la electromovilidad y en algunos segmentos es imposible prestar el servicio con estos nuevos vehículos.

Antonio Garamendi, Presidente de la CEOE, ha afirmado que “todas las empresas están de acuerdo con la transición ecológica, pero con neutralidad tecnológica. Si hay una plataforma es porque es necesario defender aquello de lo que se han olvidado.”

José Alberto González-Ruiz, Secretario General de la CEOE, ha recordado que tenemos que ser capaces de acompañar la descarbonización con el ritmo de cada sector, que no siempre puede ser el mismo porque las condiciones no son las mismas.



fiaa



Feria Internacional del Autobús y del Autocar



**Un nuevo concepto
de movilidad.**

**18-21
Oct
2022**

**Recinto Ferial
ifema.es**





Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS y del Departamento de Viajeros del CNTC, indica que pesar de la orientación política hacia la electromovilidad, la realidad es que las empresas de autobús, a día de hoy, no pueden recargar grandes flotas sin desarrollar grandes infraestructuras propias para no perjudicar al suministro de la propia ciudad. Incluso, afirmaba, hay vehículos eléctricos parados en cocheras porque no es viable su recarga.

Afirma que de las ayudas que se han destinado a renovación de flota para transformar la movilidad diesel en eléctrica, tan sólo se ha utilizado el 5%, lo que significa unas 650 unidades, desperdiciando así gran parte de la dotación prevista que, en su opinión podría utilizarse para la compra de autobuses diésel de última generación, los lanzados a principios de año como Euro 6E.

Señala además el alto coste de los vehículos eléctricos, en algún caso el triple del de un autobús convencional y hasta cuatro veces más si nos referimos a la propulsión de hidrógeno. Para rentabilizar esta compra “el billete de autobús tendría que valer al menos cinco veces más para el usuario”, afirma. Eso en el caso de los servicios urbanos y metropolitanos. Si hablamos de los interurbanos y largo recorrido, es evidente la carencia de producto disponible y de red de suministro.

Barbadillo asegura que “todavía quedan diez años más para poder ver que esa tecnología sea viable, mientras que los ecocombustibles pueden ser una realidad que con apenas unas pequeñas modificaciones en las flotas de autobuses se podrán usar sin producir grandes costes para los operadores.” Al día, de hoy, nos recuerda que sin ecocombustibles, “no hay alternativa sostenible al diesel para el interurbano.”

Barbadillo asegura que “todavía quedan diez años más para poder ver que esa tecnología sea viable, mientras que los ecocombustibles pueden ser una realidad que con apenas unas pequeñas modificaciones en las flotas de autobuses se podrán usar sin producir grandes costes para los operadores.” Al día, de hoy, nos recuerda que sin ecocombustibles, “no hay alternativa sostenible al diesel para el interurbano.”



RAMÓN VALDIVIA, VICEPRESIDENTE DE ASTIC: “LA RED PARA SUMINISTRAR ECOCOMBUSTIBLES ESTÁ LISTA”, PUESTO QUE SE PODRÍA DISTRIBUIR EN CUALQUIER GASOLINERA

EL SECTOR DE LA CARRETERA APOYA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y DESCARBONIZACIÓN, PERO EN BASE A LA VIABILIDAD PARA TODOS LOS SEGMENTOS



Ramón Valdivia, Vicepresidente de ASTIC, cree que las empresas españolas pueden ser competitivas gracias a la logística de los productos realizada internacionalmente por las compañías que forman parte de su asociación. “El 75% de las mercancías que salen de España al resto de Europa lo hacen en camión”.

Siendo un sector estratégico, no entiende la desigualdad de ayudas para quienes no pueden recorrer miles de kilómetros en modo eléctrico por evidente falta de soluciones maduras y de infraestructuras. De hecho, para que pueda darse la electromovilidad en ese sector, deberá existir una red homogénea en todos los países europeos, porque el servicio no puede parar si no existen puestos de recarga. Sin embargo, Valdivia recordaba que “la red para suministrar ecocombustibles está lista”, puesto que se podría distribuir en cualquier gasolinera.

¿Y MIENTRAS LLEGA LA ELECTROMOVILIDAD O SE APUESTA POR LOS ECOCOMBUSTIBLES?



Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA, considera que “la transición hacia la descarbonización debe ser escalonada”. Cree que las propulsiones alternativas todavía necesitan tiempo para desarrollarse y ofrecer precios

que las empresas puedan asumir. En numerosas ocasiones ha indicado que hay que fomentar las ayudas a los motores diésel de última generación, para renovar las flotas con vehículos más antiguos hasta que las tecnologías nuevas sean viables para el largo recorrido. Así lo manifestó de hecho durante su participación en el en el I Foro “Damos voz al Turismo” que se celebró el pasado mes de octubre en el Congreso de los Diputados.

ANETRA participó en una reciente reunión de la International Road Transport Union (IRU), en la que precisamente se abordó la situación de los países miembros de la Unión Europea de cara a desarrollar la infraestructura precisa para el empleo en el transporte por carretera de las energías alternativas y la aportación del sector a la descarbonización en el “Objetivo 55”.



DESCUENTOS PARA TRANSPORTE COLECTIVO

EL GOBIERNO APRUEBA BAJADAS DE PRECIOS EN LOS ABONOS PARA FOMENTAR SU USO

EL CONSEJO DE MINISTROS HA APROBADO UN REAL DECRETO-LEY QUE INCLUYE AYUDAS DIRECTAS DE HASTA EL 50% EN LA TARIFA DE LOS TÍTULOS MULTIVIAJE

El descuento será del 50% en los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios prestados por Renfe sometidos a Obligaciones de Servicio Público (Cercanías, Media Distancia y Avant), así como a los títulos multiviaje de las concesiones estatales de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera, y también una reducción de un 30% del precio de todos los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia autonómica o local (excluido el billete ida y vuelta), vendidos entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022, y cuya vigencia se enmarque en dicho período.

EN EL ÁMBITO AUTONÓMICO Y LOCAL

Además de aplicar esta reducción del 30%, en el caso de abonos de transporte de carácter anual que hayan sido adquiridos con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley, la administración competente podrá decidir si habilita un sistema para permitir la devolución al usuario de la parte proporcional que corresponda al 30% del periodo de cuatro meses.

La distribución de las ayudas entre las comunidades autónomas y entidades locales se llevará a cabo mediante los criterios objetivos de de-

manda, de oferta o de población que se determinen en la metodología que se aprobará por Orden Ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana antes del 15 de julio de 2022, y que será publicada en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS Y DE CARRETERA

En el caso de la reducción del 50% para el sector ferroviario en los servicios competencia de la Administración General del Estado la medida es de aplicación obligatoria, así como en las concesiones estatales de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera, para los billetes multiviaje, excluido el ida y vuelta, las ayudas son compatibles y acumulables con cualquier otra subvención o ayuda que pueda estarse concediendo a los usuarios del transporte con la finalidad de reducir el precio final de abono de los billetes multiviaje expedidos por los prestadores del servicio.

Estas ayudas se financiarán mediante un crédito extraordinario de 221 millones de euros, siendo en todo caso voluntaria para las administraciones gestoras de los distintos servicios, que dispondrán de los meses de julio y agosto para llevar a cabo los ajustes técnicos necesarios que implementan la reducción del precio a partir del 1 de septiembre.



CLAMOR POR LA SUBIDA DEL COMBUSTIBLE

YA HEMOS SUPERADO LA FRONTERA PSICOLÓGICA DE LOS 2 EUROS EL LITRO Y SIGUE SUBIENDO

EL PRECIO DEL GASOIL HA SUBIDO MÁS DEL 38% EN LO QUE VA DE AÑO Y EL 140% EN EL CASO DEL GAS. ESTO SE ACUMULA A LAS SUBIDAS DEL AÑO ANTERIOR

Según los datos facilitados por Confibus, a mediados de junio, “el precio del gasóleo alcanzaba ya la cifra histórica de 1,916 euros/l, lo que supone un incremento, solo en lo que va de año, de un 37,29%, a lo que habría que sumar un 16,10% de aumento en 2021. A su vez, el precio del gas natural acumula un incremento del 140% en 2022, siendo en 2021 un 365,41% superior al promediado de 2020. De este modo, en lo que va de año, solo por el precio del gasóleo, el sobrecoste para el sector asciende ya a 403 millones de euros, y a 101 millones por el precio del gas natural”.

La Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, solicita, una vez más, a la Administración la adopción de una serie de medidas urgentes para hacer frente a la desesperada situación en la que se encuentra el sector, ante el elevado y continuado encarecimiento del precio de la energía (gasóleo y gas). La Confederación insiste en trasladar a la Administración

que “esta subida desproporcionada y continuada evidencia la necesidad e importancia de una revisión extraordinaria de las tarifas o un reequilibrio de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte, así como la revisión de los precios de todos los contratos dependientes de las Administraciones, para poder mantener la continuidad de una industria que es garante de la movilidad sostenible y de un servicio público esencial. Una situación que está poniendo en peligro la recuperación de un sector especialmente castigado por los dos años de pandemia, y en un momento crítico como es la temporada turística que acaba de comenzar. Estos meses son fundamentales para que las empresas del sector puedan mejorar sus resultados. La supervivencia de muchas de ellas está el juego.” CONFEBUS volvió a recordar que “incluso muchas empresas han realizado una transición hacia combustibles alternativos, como el gas natural, que se está viendo penalizada por el incremento constante del precio de este combustible. El autobús es un sector estratégico para la sociedad que garantiza la movilidad de millones de personas cada día, asegura el acceso a los servicios básicos del estado del bienestar, como la sanidad, la educación o el trabajo, y es un actor clave de la cadena y oferta turística. Y precisamente por esta razón, la Administración debe tomar las medidas pertinentes para garantizar la supervivencia del sector del transporte en autobús.”

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, ANETRA, ha solicitado de forma urgente una cláusula de revisión de precios en los contratos públicos de Transporte de Viajeros por carretera. La Asociación indica que "durante los dos últimos años ha aumentado el precio del gasóleo, lo que ha ocasionado un incremento de costes imprevisibles, para el momento en el que se llevó a cabo la licitación, presentación de ofertas o firma de los muchos contratos de transporte hoy vigentes, y que excede cualquier tipo de riesgo asumible y exigible al contratista de un contrato público". Por ello se ha solicitado al Gobierno que "se produzca una respuesta global e integral que restaure la equivalencia entre prestaciones, esencial en el derecho contractual, permitiendo la continuidad de los contratos en condiciones asumibles y equilibradas." A juicio de ANETRA, y para evitar que se siga produciendo esta situación, se propone la modificación de la Ley de Contratos, incluyendo una "disposición normativa de aplicación automática que permita la revisión excepcional de precios en los contratos públicos de estos servicios similar a la establecida para el transporte de mercancías".

DIREBUS, planteaba ya en primavera un plan de actuación urgente ante "la imparable escalada de los precios del combustible sobre la actividad de las pymes del sector". Entre sus medidas se encuentran la revisión de tarifas de los contratos: "En los contratos administrativos de transportes de viajeros por carretera, tanto los actuales con carácter retroactivo como los licitados próximamente, cuando el precio del combustible hubiese variado al alza en el momento de realizarse el transporte, se revisarán los precios de transporte incrementándose automáticamente el precio inicialmente fijado, en la cuantía que resulte de aplicar idénticos criterios o fórmulas que se establezca, sea cual sea la Administración contratante de transporte, sin que haya diferencias entre regiones españolas.". También proponía "ayudas directas a través de un bono de combustible fijo por cada vehículo en sí mismo, sin que se tope por kilometraje, tiempo o distancia recorrida", y la "eliminación temporal de la parte impositiva del precio por litro de los combustibles utilizados para el transporte profesional".

ATUC ha explicado en la Asamblea de Madrid la situación del transporte público. El presidente de Atuc, Miguel Ruiz, compareció ante la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Asamblea de Madrid para informar a todos los grupos políticos del parlamento madrileño acerca de la grave situación por la que está pasando el sector del transporte público. Durante su intervención, Miguel Ruiz hizo especial hincapié en la bajada del número de viajeros



SE CALCULA QUE EL SOBRECOSTE DEL DIÉSEL PARA EL SECTOR ASCIENDE YA A 403 MILLONES DE EUROS, Y A 101 MILLONES POR EL PRECIO DEL GAS NATURAL

que aún se arrastra desde la pandemia y la grave crisis energética que están sufriendo las empresas operadoras los últimos meses, la cual está poniendo en peligro la viabilidad de este servicio público, estimando las pérdidas causadas por ambos motivos durante los últimos dos años en 1367,5 millones de euros.

El clamor es general, así se nos ha comunicado desde las asociaciones nacionales y autonómicas, que en algunos casos han comunicado su malestar por esta cuestión. "El incesante incremento del precio del combustible amenaza la actividad del sector del transporte de viajeros por carretera de Cataluña", afirman desde FECAV. "Si no se toman medidas, el transporte escolar en Andalucía no podrá dar servicio en septiembre", nos dicen desde FEDINTRA.



La garantía
del fabricante

Lavadora de piezas LAVAPEN para piezas pequeñas y medianas

- Lavado manual con lanza con boquilla pulverizadora
- Capacidad de hasta 70 kg
- Hasta 80 bar de presión
- Hasta 60°C de calefacción
- Alimentación eléctrica



Contacte con nosotros a
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o [facebook/SefacEspana](https://www.facebook.com/SefacEspana)



EL SECTOR HABLA EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

SUS INTERVENCIONES EN LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONFEBUS, ANETRA Y DIREBUS EXPUSIERON SUS DEMANDAS Y SOLICITARON AYUDAS QUE LES PERMITAN SALIR DE LA DIFÍCIL SITUACIÓN QUE ATRAVIESA EL SECTOR

CONFEBUS PIDE UN NUEVO FONDO COVID DE 1.100 MILLONES DE EUROS

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, advirtió al inicio de su discurso sobre la desaparición de empresas del sector, en concreto 270 de momento, lo que significa ahora se ha bajado de las 3.000 empresas. Pero pueden ser más porque muchas de las que han resistido tienen grandes deudas acumuladas. Para evitar que esto ocurra, ha solicitado un nuevo fondo COVID por un importe de más de 1.110 millones de euros con los que se compense a las compañías el segundo semestre de 2021 y el primer semestre de 2022 y garantizar su viabilidad. El reparto podría ser: 275 millones para transporte urbano y metropolitano, 746 millones para el regular interurbano y 80 millones para los servicios discrecionales, que "son los que menos apoyos han tenido de las Administraciones", dijo.

A la crisis y deudas heredadas de la pandemia, se suma ahora la subida de los combustibles. Barbadillo afirmaba que la subida del diésel, sólo en lo que va de año, ha sido superior al 38% y en el caso del gas hasta un 140%. Esta subida se añade a la que ya experimentó en el anterior ejercicio.

Por ello, decía que es necesario que las ayudas del Gobierno se mantengan para el transporte profesional y se incremente el descuento a 40 céntimos/litro. Pero también que se tenga en cuenta el gas, con un tratamiento diferenciado y se repita la ayuda directa por vehículo para cada trimestre, incluyendo a los vehículos de transporte urbano.

Entre las otras medidas adicionales que solicitó destacan: dejar al sector del autobús fuera de la aplicación de la ley de desindexación de la economía española y la actualización urgente de los precios de los contratos de gestión de los servicios de transporte público de transporte y de transporte escolar para paliar la subida del combustible, porque de lo contrario muchas empresas no podrán seguir realizando dichos servicios.

En cuanto al diseño de los nuevos mapas concesionales nacionales y autonómicos, Barbadillo pedía coordinación para proyectar la imagen de una única red: "El modelo concesional funciona y es un ejemplo de éxito de la colaboración público-privada en la prestación de un servicio público de primera necesidad y estratégico para la cohesión social", aseguró, confirmado que la filosofía de combinar líneas rentables y otras que no lo son, asegura la prestación del servicio público "si aquellos tráficos de transporte



regular que, aisladamente considerados, tuviesen ratios de rentabilidad aceptables, básicamente los destinados a conectar grandes poblaciones entre sí, fuesen excluidos de los actuales contratos de servicio público, el conjunto de la red se vendría abajo”.

En lo que se refiere al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, considera que necesita de mayor precisión en muchas de las definiciones y conceptos que introduce y que es deseable no crear nuevos organismos sino ampliar la composición y competencias de órganos como el Consejo Nacional de Transporte Terrestre.

También manifestó su preocupación por la financiación del transporte público, que no debe limitarse solo al ámbito urbano y metropolitano, sino ampliarse a todo el sistema de la movilidad, incluyendo transportes interurbanos de media y larga distancia. Por tanto, se ha solicitado a la Administración General del Estado que asuma la obligación de dotar el presupuesto necesario para cumplir con los compromisos derivados de la Ley, siendo necesario que se acompañe de una memoria económica que garantice la generación de recursos para cumplir con sus disposiciones.

ANETRA DEFIENDE EL MODELO DE LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR

El presidente ANETRA, Luis Ángel Pedrero, ha defendido que es el momento, con el anteproyecto de Ley de Movilidad encima de la mesa, de abrir el transporte de viajeros por carretera a la libre competencia. A preguntas de los diputados presentes en la Comisión acerca de su apoyo sobre la apertura hacia un modelo liberalizado, Pedrero destacó que la liberalización permitiría a las pequeñas y medianas empresa poder ofrecer sus servicios en entornos donde ahora no hay suficientes frecuencias, y que lo lógico es dejar que puedan ofrecer ese transporte. Y que,

donde la administración entienda que el mercado no ha cubierto la demanda, que intervenga y lo financie. Para el presidente de ANETRA, es el momento de olvidarse de un modelo obsoleto, que no gusta a nadie, y con la nueva ley, con el anteproyecto de la Ley de Movilidad, que debe debatirse en el Parlamento, cambiarlo.

Pedrero aludió a la situación en que se encuentra el transporte, ante tiempos “llegos de retos, oportunidades y también fragilidades”. Y aunque esos tiempos son, a su juicio, “altamente cambiantes”, ha recalcado que el sector se está adaptando a los retos que van apareciendo. Por ejemplo, el cumplimiento del Pacto Verde Europeo, o la digitalización de las sociedades, la forma de vida y de relacionarse, o la de proveer y buscar servicios, entre ellos el del transporte público colectivo. Según el presidente de ANETRA, hay una situación regresiva, ya que desde el año 2010, y según las cifras oficiales de los organismos competentes, el número de pasajeros en autobuses interregionales está descendiendo en España, mientras que en los países donde se ha abierto el mercado siguiendo las recomendaciones del Parlamento Europeo, sube el número de viajeros. Por ello, se hace hincapié en que el modelo español de transporte de pasajeros en autobús se inspire en el que se está dando en algunos países como, por ejemplo, Francia, Alemania, Italia, Portugal...Y que se vaya a un modelo que apuesta por la movilidad de un transporte público sostenible, más barato, más social y verde.

Pedrero ha aportado ejemplos y beneficios que causarían en el sector la apertura, y ha señalado, una y otra vez, que no es un asunto “ideológico”, sino que es “pensar en los nuevos tiempos, en las necesidades de la población en cuanto



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

CAF GROUP

DESDE EL INICIO DE LA PANDEMIA HAN DESAPARECIDO 270 EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

a tener un transporte sostenible y asequible. Además, aumentaría el número de pasajeros; la competencia permitiría reducir el coste de los billetes, y al incentivar el uso del autobús se beneficiaría la reducción de emisiones de CO2." Y ha enfatizado preguntando a los asistentes si alguien puede pensar que una apertura del mercado a la libre competencia podría limitar las paradas y los servicios en ciudades medianas donde el régimen concesional estipula paradas obligatorias; o, si se puede afirmar que no se puede abrir el mercado a la libre competencia y al mismo tiempo buscar fórmulas (ya usadas) para mantener la conectividad en zonas poco pobladas.

También se ha referido al nuevo mapa concesional propuesto por el Gobierno, que ya traspasa una parte notable del sistema de conexiones entre ciudades medianas a las Comunidades Autónomas, y reduce de 79 a 22 los corredores de competencia estatal. El presidente ha propuesto que se reflexione ante de su aprobación y que se contemplen los modelos vigentes en los países referentes de la Unión Europea. Ahí, se da desde la libre competencia en recorridos de 100 kilómetros o más, como es el caso de Francia; hasta la libre competencia en recorridos de 50 kilómetros o más sin servicio de tren, como es en Alemania. Desde ANETRA se pide que "no nos quedemos fosilizados con el modelo actual, ineficiente, caro y con una demanda que podría crecer mucho más".

En todo caso, considera que la situación debe cambiar. "No podemos continuar con un modelo caducado en términos administrativos, que no permite la entrada de más de 3.000 Pymes del sector. Porque el sistema que ha regido hasta ahora ha impedido que las Pymes españolas de forma separada o agrupándose, puedan participar en los concursos, y las condiciones de los pliegos siempre han supuesto una barrera casi insalvable para las pequeñas y medianas empresas." Por todo ello, Luis Ángel Pedrero ha terminado su intervención solicitando un nuevo modelo, "mejor", "más sostenible" y "más barato" para los ciudadanos, que pueda ofrecer sus servicios bajo criterios de libre competencia en beneficio de un mejor servicio para los ciudadanos.

DIREBUS DENUNCIA LA FALTA DE AYUDAS AL RUE Y DISCRECIONAL

Raul Gil, vicepresidente de DIREBUS, agradeció que los partidos políticos recogieran el guante que les lanzaron en su Congreso Nacional de Pymes para que las tres asociaciones del sector pudieran hablar en esta Comisión. Recordó que "la pandemia golpeó de forma clara y directa al sector", que no sólo presta servicios, sino que es estratégico. Hizo hincapié en la terrible situación que viven las 721 empresas a las que representan, que en su gran mayoría son pymes familiares. Hizo resumen de los objetivos de su asociación, no sólo en defensa de las empresas sino también del fomento de la imagen del propio sector.

Remarcó la desaparición de la movilidad con el estado de alarma y las restricciones que paralizaron el transporte a los centros de trabajo y colegios y el turismo. Las empresas tuvieron que seguir haciendo frente a los gastos fijos y obligaciones de sus negocios, aunque no había ingresos. Estas compañías sufrieron grandes tensiones empresariales nunca vistas. DIREBUS propuso medidas, "alguna de ellas sin coste para las arcas públicas", pero no todas fueron atendidas. Denunciaba que gran parte de las ayudas anunciadas, "eran tan encorsetadas que dejaban fuera a muchas pymes" y que el discrecional "no recibió ayudas directas".

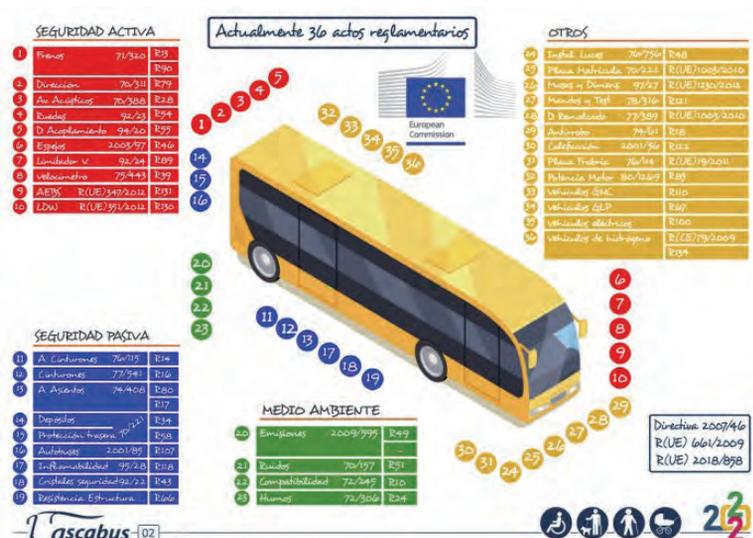
Se refirió también a la gran diferencia entre las compensaciones a las líneas regulares y lo ocurrido con el regular de uso especial, dado que la paralización de los servicios escolares no ha sido compensada por las administraciones autonómicas responsables de esos contratos. "Hay que solucionar las indemnizaciones del transporte escolar lo antes posible, ya que nosotros adquirimos para la prestación de esos servicios unos medios materiales y personales".

El segmento discrecional va unido directamente al principal sector del país, el turismo, por lo que es estratégico. "No hemos sido valorados justamente. Nuestras inversiones son gigantes, pero solo recibimos como ayudas más préstamos ICO". También recordó "su fuerte vínculo con el segundo sector más importante de España, el automovilismo". Como clientes de esos productos, aseguraba que "si cae el sector discrecional, cae también esa industria". "También los talleres dependen de nosotros. No se trata solo del transporte, sino lo que hay alrededor y la cantidad de sectores que conviven", añadió.

Con el comienzo de la guerra en Ucrania, Gil habló de sus consecuencias económicas y la sensación de "inseguridad" que tiene el sector. Para que estas pymes sigan prestando un servicio fundamental para la economía nacional, "el sector necesita ayudas", señaló rotundamente. Le parece "irrisorio" el tipo de medidas que ha puesto en marcha el Gobierno para compensar la subida del combustible. Y comparaba las ayudas que recibe el sector de mercancías por cada camión. "Un camión vale 100.000 euros y un autocar 300.000, pero nosotros no recibimos ayudas", indicó. También se refirió a la Ley de Desindexación, que al sector "le está haciendo mucho daño", y a la escasez de conductores profesionales, que ya no ven atractivo al sector. Entre sus propuestas, establecer convenios para facilitar la entrada a la profesión de conductores de países de Sudamérica.

Y terminó hablando del sistema concesional nacional de líneas de autobús, afirmando que "debe liberalizarse la larga distancia y en la corta distancia debe haber trabajo entre las diferentes Administraciones para mantener los servicios en el mundo rural".





EN VIGOR EL NUEVO REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS

CONFEBUS CELEBRÓ UN WEBINAR PARA ACLARAR DUDAS
DEL REGLAMENTO UE 2019/2144

ESTA NORMA EXIGE UNA SERIE DE NUEVOS SISTEMAS
DE SEGURIDAD AVANZADOS EN LOS NUEVOS TIPOS
DE AUTOBUSES QUE SE MATRICULEN A PARTIR DEL 6
DE JULIO DE 2022

El objetivo de la norma es regular la introducción en los vehículos de una serie de sistemas para reducir los errores humanos en la conducción, permitiendo el establecimiento de sistemas avanzados de ayuda y control al conductor, la protección a los usuarios vulnerables de la vía pública, regular los sistemas de conducción autónoma y automatizada y mejorar la seguridad general de los vehículos con nuevos sistemas avanzados.

Agustín Gómez, secretario general de ASCABUS, explicó los nuevos sistemas de seguridad que se exigen y las tres diferentes etapas para la implementación del Reglamento para nuevos tipos de autobuses y matriculaciones.

En su ponencia repasó todas y cada una de las novedades que se exigirán para los nuevos tipos de autobuses y autocares: asistente de velocidad inteligente, interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque, sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, señales de frenado de emergencia, sistemas de detección de marcha atrás, registradores de datos de incidencias, sistemas precisos de control de la presión de los neumáticos....

Además, hizo especial hincapié en el interfaz obligatorio para la instalación de alcoholímetros antiarranque en los vehículos de motor. Esta medida se complementa con la exigencia de equipar alcoholímetros en vehículos M2 y M3 que dispongan de ese interfaz y que aparece en la última modificación de la Ley de Seguridad Vial. Además, se aclaró que aún existen desarrollos reglamentarios pendientes para algunos sistemas, como por ejemplo en el caso del sistema de advertencia de distracciones del conductor y para el de campo de visión directa de vehículos pesados.

Por su parte, Walter Herrmann, director de Gestión de Producto de Continental Automotive España, presentó las soluciones que la empresa ofrece para mejorar la seguridad en el transporte en el marco de las últimas novedades legislativas en esta materia. Por un lado, explicó el acuerdo que tienen para comercializar el Dräger Interlock® 7000, un alcoholímetro inmovilizador del vehículo que impide que una persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol pueda arrancar el vehículo y que se pone en marcha muy rápidamente. Por otro lado, presentó un registrador de datos de accidentes (unidad UDS) para instalar en vehículos y registrar automáticamente todos los datos relevantes en caso de accidentes o sucesos similares.



KEOLIS APUESTA POR LA TECNOLOGÍA DE STRATIO

EL OPERADOR IMPLEMENTARÁ SU SOLUCIÓN MANTENIMIENTO PREDICTIVO Y DIAGNÓSTICO REMOTO

ESTE ACUERDO MARCO LLEGA TRAS UNA SERIE DE PROYECTOS EXITOSOS DE STRATIO PARA AMPLIAR LA DIGITALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

Stratio, la plataforma líder en mantenimiento predictivo de flotas, y Keolis, uno de los mayores operadores de transporte público del mundo, anuncian la firma de un acuerdo marco global para permitir el mantenimiento predictivo y proporcionar tecnologías de diagnóstico remoto de Stratio en las redes de Keolis.

Como parte del acuerdo, el grupo Keolis, que opera en 14 países, podrá utilizar la plataforma Stratio y beneficiarse del mantenimiento predictivo de flotas y del diagnóstico remoto para autobuses y autocares.

MANTENIMIENTO INTELIGENTE CON STRATIO

La Plataforma Stratio, que cuenta con modelos avanzados, inteligencia artificial agnóstica y aprendizaje automático, puede supervisar, analizar y predecir fallos en tiempo real, en vehículos de cualquier tipo,

marca y modelo. Este cambio del mantenimiento preventivo al predictivo se traduce en un aumento del tiempo de actividad de los vehículos y en la optimización de las operaciones del depósito, lo que en última instancia ahorra costes y mejora el servicio ofrecido al público.



"La solución Stratio, que ya está desplegada en varias redes de Keolis en Francia, permite al personal de mantenimiento ver y abordar los fallos de los vehículos. Esto elimina los costosos tiempos de inactividad, lo que nos permite ofrecer un servicio aún más fiable, eficiente y seguro para los pasajeros, al tiempo que ayuda a nuestro personal de operaciones a mejorar su conducción ecológica", declaró **Pierre Gosset, Director de la División Industrial del Grupo Keolis.**



"El compromiso de Keolis con la innovación, la automatización y la digitalización de sus operaciones de mantenimiento demuestra lo mucho que valoran a sus propios clientes. Estamos encantados de que hayan elegido a Stratio para ayudarles a cumplir su objetivo de conectar a las personas con las oportunidades y los recursos con un

servicio de transporte público seguro, fiable y preparado para el futuro", dijo Rui Sales, cofundador y presidente de Stratio. "Asociarnos a escala global con una de las mayores flotas del mundo acelera la realización de nuestro objetivo de crear un futuro con cero tiempos de inactividad que beneficie a todos", añadió Rui.

EFICACIA PROBADA: 5 DE CADA 10 OPERADORES CONFÍAN EN STRATIO

Stratio es la principal plataforma de mantenimiento predictivo de flotas en tiempo real del mundo. La tecnología propia de la empresa combina el procesamiento a gran escala con las últimas técnicas de aprendizaje automático para evitar que se produzcan miles de averías, ahorrando así a millones de personas la molestia de los retrasos en el transporte público.

Los datos hablan por sí mismos, 5 de las 10 mayores empresas de transporte del mundo confían en la plataforma Stratio para eliminar los tiempos de inactividad no planificados y aumentar la eficiencia operativa. Los operadores de flotas en Europa, América del Norte, Asia-Pacífico y América Latina confían en la tecnología de Stratio para aprovechar



EL CAMBIO DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO AL PREDICTIVO SE TRADUCE EN OPTIMIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DEL DEPÓSITO Y AHORRO DE COSTES

al máximo los datos bajo el capó para salvaguardar las operaciones y mantener a los clientes satisfechos. La tecnología de Stratio ha permitido el transporte de 1.300 millones de personas hasta ahora.

KEOLIS, EL MOSTRUO DE LA MOVILIDAD

Keolis es pionera en el desarrollo de sistemas de transporte público y trabaja junto a las autoridades públicas que desean mejorar los sistemas de movilidad compartida para aumentar el atractivo y la vitalidad de sus regiones.



Líder mundial en la explotación de sistemas automatizados de metro y tranvía, Keolis y sus socios y filiales Kisio, EFFIA, Keolis Santé y Cykleo apoyan la actividad principal con innovaciones que ofrecen soluciones de movilidad compartida y a medida, para diferentes modos que incluyen trenes, autobuses y autocares, trolebuses, soluciones de coches compartidos, servicios de lanzadera fluvial y marítima, servicios de bicicletas compartidas, coches compartidos, lanzaderas sin conductor totalmente eléctricas y teleféricos urbanos.

En Francia, Keolis es el segundo proveedor de soluciones de gestión de aparcamientos a través de su filial EFFIA, y el líder del país en transporte médico desde la creación de Keolis Santé en julio de 2017.

El Grupo es propiedad en un 70% de la SNCF y en un 30% de la Caisse de Dépôt et Placement du Québec (Caja de Depósitos e Inversiones de Quebec) está presente en Australia, Bélgica, Canadá, China, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, India, Países Bajos, Noruega, Qatar, Suecia, Emiratos Árabes Unidos y Reino Unido y emplea a 68.000 personas en 14 países. En 2021, registró unos ingresos de 6.300 millones de euros. En 2019, 3.400 millones de pasajeros utilizaron uno de los servicios de movilidad compartida de Keolis.

LA PLATAFORMA STRATIO PERMITE SUPERVISAR, ANALIZAR Y PREDECIR FALLOS EN TIEMPO REAL, EN VEHÍCULOS DE CUALQUIER TIPO, MARCA Y MODELO



La solución Stratio, que ya está desplegada en varias redes de Keolis en Francia



SEFAC: COLUMNAS MÓVILES NUEVAS, DE SEGUNDA MANO Y EN ALQUILER

CON SU CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN AL MERCADO, ABRE NUEVAS POSIBILIDADES

EL AÑO PASADO, SEFAC CUMPLIÓ 50 AÑOS DE HISTORIA Y 40 AÑOS EN ESPAÑA. SE HA CONSOLIDADO COMO LÍDER DEL MERCADO DE COLUMNAS MÓVILES Y POR OFRECER LA MEJOR GARANTÍA DE ESTOS EQUIPOS. CON LA NUEVA SITUACIÓN ECONÓMICA HA POTENCIADO TAMBIÉN SU VENTA DE COLUMNAS DE SEGUNDA MANO Y EL ALQUILER DE ESOS EQUIPOS

SEFAC no ha organizado ningún evento conmemorativo de tan importantes aniversarios, sino que ha preferido seguir invirtiendo en su compromiso con el cliente, como es habitual en su filosofía de empresa. Ha mejorado sus productos y servicios y se ha adaptado por completo a las nuevas necesidades de los operadores y talleres.

SU PRODUCTO ESTRELLA: LA COLUMNA MÓVIL

SEFAC es el fabricante líder de columnas móviles para taller. Ha seguido mejorando este producto cada año hasta llegar a un equipo capaz de ser ergonómico, seguro y muy ligero. De hecho,

desde la compañía afirman que sus columnas pesan hasta un 20% menos que las de otras marcas. El concepto de estos equipos es básico: levantar vehículos. Sin embargo, SEFAC piensa también en cómo mejorar con ellos el modo de trabajo para los operarios del taller, minimizando los riesgos laborales.

ASESORAMIENTO AL CLIENTE

Persiguiendo la idea de trabajar con la máxima seguridad, SEFAC ofrece dentro de su amplia gama de columnas, la posibilidad de equipos inalámbricos, que funcionan con batería y evitan tener cables por el suelo o tener que estar buscando enchufes.

Sin embargo, como expertos en la materia, los responsables de la marca consideran que no siempre lo más novedoso es lo más adecuado para todos los clientes. Trabajar sin cables supone tener siempre cargadas las baterías, para que la columna esté disponible, y por tanto, un tipo de organización de trabajo que no siempre es posible en función de la flota y la operativa del taller. Por eso, SEFAC, prefiere aconsejar al cliente sobre el tipo de columnas que mejor se pueden adaptar a sus necesidades reales.

PRODUCTO DE MÁXIMA CALIDAD GARANTIZADO

Las columnas SEFAC se fabrican buscando la máxima duración. Su reconocida calidad hace que los equipos

de la marca tengan una vida útil de entre 15 y 20 años. Apostar por sus columnas móviles es invertir a largo plazo. Actualmente, en España, hay en activo unos 1.500 juegos de columnas SEFAC. Tan alto es su nivel de fiabilidad, que SEFAC ofrece garantías de hasta 5 años y también la opción de recompra del equipo antiguo cuando se realiza una operación de compra de otro nuevo.

COLUMNAS SEFAC DE SEGUNDA MANO Y EN ALQUILER

Ese Plan Renove de columnas SEFAC, permite tener un gran stock de juegos para la venta de segunda mano. Antes, se hace una puesta a punto para dejarlos como nuevos. Esto es posible porque son fabricantes y tienen las piezas originales de la marca. Tal ha sido el éxito de esta opción que ahora tienen lista de espera para estas columnas recuperadas.

Otro nicho de negocio nuevo es el alquiler de columnas. SEFAC recomienda este tipo de operación para los clientes que no tienen necesidad permanente de estos equipos, sino puntualmente.

LOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO SEFAC

Además de la calidad de su producto, SEFAC ofrece un servicio posventa de primera categoría y propio al ser fabricante y no solo distribuidor, así como contar con técnicos especialistas.

La marca tiene disponibles contratos de mantenimiento preventivo, como el CID (Contrato de Inspección y Diagnóstico), que permiten la revisión una vez al año de los juegos de columnas, con revisión de hasta 40 puntos clave para su correcto funcionamiento, y certificado de fabricante de ese chequeo. Al contratar esos paquetes de mantenimiento, SEFAC da hasta 5 años de garantía.



SEFAC tiene servicio de posventa propio con personal especializado.

SEFAC OFRECE HASTA 5 AÑOS DE GARANTÍA CON SUS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO CID

MÁS QUE COLUMNAS MÓVILES

Además de su producto estrella, SEFAC cuenta en su amplio catálogo con otras opciones de sistemas para taller. Recientemente presentó en Motortec su nueva mesa para elevar transmisiones y baterías de hasta 1.500 Kg y Lavapen, una máquina de lavado exhaustivo de pequeñas piezas mediante chorro a presión y en la que se pueden introducir las manos para dirigir la limpieza y que ésta sea más a fondo.

Estas novedades se suman a sus lavadoras tradicionales de piezas de todo tipo de tamaño o su red de seguridad para fosos, Secured, que ahora ya no viene de Estados Unidos, sino que se fabrica en Francia y, por lo tanto, se acortan los plazos de entrega y se mejora su precio.

SU RENOMBRE LES PRECEDE

SEFAC se ha hecho con un buen nombre en el sector del taller, no sólo en el ámbito del autobús, también en el ferroviario. Sus sistemas de elevación se usan a diario en empresas como Alstom, CAF o Talgo.



SECURED, red de seguridad para fosos.

“HEMOS SABIDO ADAPTARNOS A LO QUE NECESITA EL SECTOR”

PHILIPPE MAIGRE, DIRECTOR DE SEFAC ESPAÑA

“Al inicio de la pandemia, nadie sabía que pasaría. La pandemia ha impactado en algunos sectores como el autobús de manera importante. En nuestro caso particular, ha sido más leve que en la anterior crisis. Hemos sabido adaptarnos a lo que necesitaba ahora el sector y apostamos por una importante campaña de contratos de mantenimiento, ya que no se estaban comprando nuevos vehículos y las flotas tenían que estar a punto. De hecho, nuestro número de contratos de mantenimiento ha crecido, son casi 200 más. También ha crecido el número entregado de columnas de segunda mano y en cuanto a ventas de nuevos equipos, hemos vuelto ya a las cifras anteriores a la pandemia.”





“SOMOS CAPACES DE DEJAR EL INTERIOR DE UN AUTOBÚS COMO SI FUERA NUEVO”

EMMANUEL SÁNCHEZ, CEO DE TAPIZADOS BELBÚS

TAPIZADOS BELBÚS ES UN REFERENTE EN EL TAPIZADO DE BUTACAS DE AUTOBÚS Y AUTOCAR. SU TRABAJO PERMITE AL OPERADOR RENOVAR SU VEHÍCULO A UN PRECIO RAZONABLE

Cuál es su valoración de cómo está funcionando Tapizados Belbús desde su cambio a Madrid?

La valoración del traslado a Madrid es muy positiva. Creo que tomamos una buena decisión al volver a Madrid. Aquí tenemos más volumen de clientes de toda España y la suerte de que la mayor parte de ellos regresan porque les gusta nuestra forma de trabajar.

De todos modos, nosotros comenzamos en Madrid, aunque posteriormente nos mudamos temporalmente a Valencia. Ahora regresamos y estamos muy satisfechos con la decisión.

¿Qué ventajas ofrece su nueva ubicación a los clientes?

Estamos en un cruce de caminos, en Madrid están muchos de los servicios que utilizan los operadores y también es fácil que pasen por aquí en algún momento con los vehículos, de modo que se pueden organizar bien para dejar el vehículo y que trabajamos con él.



¿Qué servicios ofrece Tapizados Belbús y cual es su especialidad?

Nosotros trabajamos principalmente el tapizado de los vehículos. Somos capaces de dejar el interior de un autobús como si fuera nuevo. Pero no sólo por el nuevo acabado del asiento, es que también revisamos la butaca, ofrecemos un servicio de limpieza del bastidor de ese asiento, pero también de todo el interior. Lo dejamos impecable, limpio y sin olores.

De cara a las nuevas exigencias que trajo la pandemia sobre higiene y salud, ¿qué tipo de materiales propone para una limpieza a fondo y segura?

Ahora casi todo el mundo pide tapizar en polipiel porque su mantenimiento es mucho más sencillo. Es tan fácil como asar un trapo con producto adecuado para desinfectar y limpiar el asiento después de cada servicio. Sin embargo, las moquetas retienen más ácaros y sudor con su uso.

¿Cómo realizan ustedes su servicio de limpieza?

Nosotros utilizamos vapor para limpiar el interior y aplicamos también un producto antibacteriano para que quede higienizado y sin olores extraños.

¿Qué beneficios tiene para los transportistas los servicios que ofrece Tapizados Belbús?

Cuando nosotros trabajamos con un vehículo, el resultado es que prácticamente queda como si fuera nuevo, eso le aporta al operador una mejor imagen con sus clientes y la posibilidad de alargar un poco la vida del vehículo al renovar su aspecto.

De hecho, las reseñas que tenemos en diversos foros de transportistas son muy buenas. Siempre que alguien necesita un trabajo de tapizado de butacas de autocar, algún operador que ha probado nuestros servicios nos recomienda.

¿Es rentable retapizar un vehículo?

Sin duda. El precio no es muy elevado, puede oscilar entre los 4.000 y 5.000 euros, pero a cambio nos proporciona un acabado que atrae clientes en los años que le queden de vida al autobús.



Acabado Premium de Tapizados Belbús.

ACABADO PREMIUM PARA UN SETRA NUEVO

¿Recientemente, Tapizados Belbús ha realizado un trabajo muy especial con un autocar Setra. ¿Hablemos sobre este proyecto?

Un operador español nos pidió que tapizáramos un autocar Setra recién sacado de fábrica porque quería personalizar al máximo sus butacas. El trabajo se llevó a cabo en colaboración con EvoBus en Madrid y utilizamos materiales premium, que son los mismos certificados para uso de la marca. Es un producto de altísima calidad fabricado en Japón y homologado en el Reino Unido. Se trata de un tipo de tejido que polipiel sintética extra suave y que aporta el máximo confort al pasajero. El resultado fue espectacular. El cliente incluso nos mandó un video que grabó y asegura que sus primeros clientes, de Finlandia, estaban encantados con los asientos. Eso es lo que más nos gusta, que los clientes de nuestros clientes estén satisfechos porque eso es signo de que hemos hecho bien nuestro trabajo.



Emmanuel Sánchez, CEO de Tapizados Belbús, abrió la empresa en 1999, aunque lleva toda la vida en el mundo del tapizado.



¿A qué edad del autocar considera que debería hacerse este tipo de trabajo?

Lógicamente, depende del estado del vehículo, pero yo aconsejo hacerlo a la mitad de su ciclo de vida. Si van a ser 16 años, por ejemplo, pues a los 8 años, más o menos. De este modo es como si estrenase dos veces el vehículo, pero sin un gran desembolso.

¿Qué tipo de garantías ofrece sobre su trabajo?

Todo lo que tiene que ver con nuestro trabajo está garantizado 100% porque usamos los mejores materiales del mercado y que cumplan con todas las normativas vigentes anti fuego. Nosotros no trabajamos con proveedores baratos, buscamos la calidad para poder asegurar un acabado perfecto y su larga duración.

¿Qué tipo de clientes tienen?

De todo tipo y tamaño. Son muchos años en el sector. Aunque oficialmente abrimos en 1999, yo llevo toda la vida trabajando en ello. Tengo que decir que además de contar con todo tipo de operadores como clientes, también trabajamos con los concesionarios de las principales marcas: MAN, EvoBus, Volvo, Cocentro... Ayudamos a que sus vehículos V.O. tengan el mismo acabado que un vehículo nuevo.



CONTINENTAL AVANZA SUS NOVEDADES PARA IAA

SOSTENIBILIDAD, COMPETENCIA JUSTA, SEGURIDAD Y DIGITALIZACIÓN SON SUS EJES

CONTINENTAL PRESENTARÁ SOLUCIONES PARA E-TRUCKS Y E-BUS, "TRAILER CAPACITY SCANNER", "VDO LINK" Y "SMART SENSOR AIR SPRING"

PARA EL MERCADO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES ELÉCTRICOS

Continental presentará soluciones para camiones eléctricos, como el pantógrafo para la carga de éstos o la variedad de hardware y software en electrónica de potencia. Los productos, el software y los servicios de Continental cubren todos los aspectos de la movilidad eléctrica, desde la electrónica del vehículo hasta los neumáticos y los sistemas de control. La cartera de productos de Continental para vehículos comerciales eléctricos abarca convertidores CC/CC y una amplia gama de componentes de control, incluidos módulos de sonido, sensores inteligentes para el control de baterías, sistemas de gestión de baterías y controladores de carga, cables de alta tensión y muchas más soluciones. En cuanto al pantógrafo, la carga dinámica con energía suministrada por éstos es un concepto muy prometedor para evitar las emisiones de CO₂ en el transporte pesado. El sector de vehículos comerciales también se beneficiará en el futuro de los desarrollos de la marca en el ámbito de los fabricantes de turismos eléctricos, como los sensores de protección de baterías eléctricas.

SOLUCIONES PARA E-TRUCKS Y E-BUSES Y SUS NEUMÁTICOS

El año pasado, Continental desarrolló el neumático para autobuses urbanos Conti Urban, que tiene un mayor índice de carga diseñado específicamente para autobuses eléctricos en tráfico urbano. La capacidad de carga del neumático se basa en los mayores pesos de los vehículos de los autobuses eléctricos. Desde 2016, Continental ha estado activo en varias asociaciones de desarrollo, por ejemplo, con todos los fabricantes relevantes de vehículos comerciales, para neumáticos diseñados específicamente para cumplir con los requisitos de los camiones y autobuses eléctricos.

Los plásticos de alto rendimiento desarrollados por ContiTech también se utilizan en el sector de vehículos comerciales; por ejemplo, los expertos de la industria están equipando los autobuses eléctricos de un importante fabricante de autobuses con cámaras de aire en los ejes que satisfacen las altas demandas del tráfico urbano de la mejor manera posible. Los soportes del motor brindan aún más comodidad en la cabina de pasajeros al amortiguar las vibraciones del motor eléctrico, lo que ayuda a evitar silbidos y ruidos desagradables de alta frecuencia. Los expertos de Continental también están desarrollando sistemas de cableado para vehículos eléctricos. Las líneas de refrigeración y calefacción de los camiones eléctricos pueden incluir hasta 100 tubos y mangueras individuales, además de muchos elementos de transición.

INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA GESTIONAR EL ESPACIO DE CARGA

Continental lanzará su solución digital para el cálculo del espacio de carga en camiones, semirremolques y remolques, "Trailer Capacity Scanner". Este sistema ayudará a usar mejor el espacio lo que se traduce en mayor productividad y más sostenibilidad. Los algoritmos en Continental Cloud calculan el espacio de carga disponible restante en función de los datos de imagen del teléfono inteligente. Con un teléfono inteligente, proporciona a los administradores de flotas información digital precisa sobre la cantidad de carga que aún se puede cargar.

Después de asegurar la carga, el conductor toma una foto del área de carga con un smartphone estándar. La foto se carga en Continental Cloud, donde tiene lugar el "pensamiento" real. El conductor también puede usar su teléfono inteligente para editar la información antes de cargarla en Secure Cloud. Después de eso, los datos se pueden reenviar al software de despacho para que el administrador de la flota pueda coordinar cargas adicionales de manera óptima utilizando los datos sobre el peso de carga

disponible que, por ejemplo, recibe del tacógrafo inteligente a través del VDO Link o del software telemático clásico de la interfaz FMS.

LOS DATOS DEL TACÓGRAFO DISPONIBLES TAMBIÉN SIN TELEMÁTICA A BORDO

Con el nuevo VDO Link, Continental vincula el tacógrafo digital con la nube a través de un concepto plug-and-play. Esto hace que los datos del tacógrafo y del vehículo estén disponibles de forma remota y en tiempo real, incluso en vehículos sin suficiente telemática. Con este concepto, se cierra la brecha entre los tacógrafos digitales y las plataformas en línea para la gestión de flotas.

VDO Link envía los datos recopilados del vehículo y del conductor en tiempo real al Secure Cloud Backend de Continental mediante una conexión móvil segura. La ventaja para las flotas: la instalación se realizará sin necesidad de visitar el taller. Los administradores de flotas podrán aprovechar al máximo los servicios de cumplimiento de Continental con esta conexión en tiempo real a la nube, que les brinda una visión general actualizada del estado de la flota y las ubicaciones actuales de los vehículos individuales. Además, la descarga obligatoria de la memoria masiva del tacógrafo cada noventa días también funcionará de forma remota a través de VDO Link en el futuro.

VDO Link ofrecerá muchas más posibilidades para facilitar y optimizar las operaciones diarias de la flota. Por ejemplo, los administradores de flotas podrían usar los datos sobre la ubicación actual, el espacio de carga y el peso de un vehículo para aceptar pedidos de carga adicionales, aumentando la utilización de la capacidad de la flota. La integración de los

PODREMOS VER ESTAS SOLUCIONES DE CONTINENTAL EN LA IAA, DEL 20 AL 25 DE SEPTIEMBRE EN HANOVER, EN HALL 12, STAND C29

servicios de peaje también será posible en el futuro. Por lo tanto, Continental ha abierto deliberadamente su tecnología y su nube a más asociaciones.

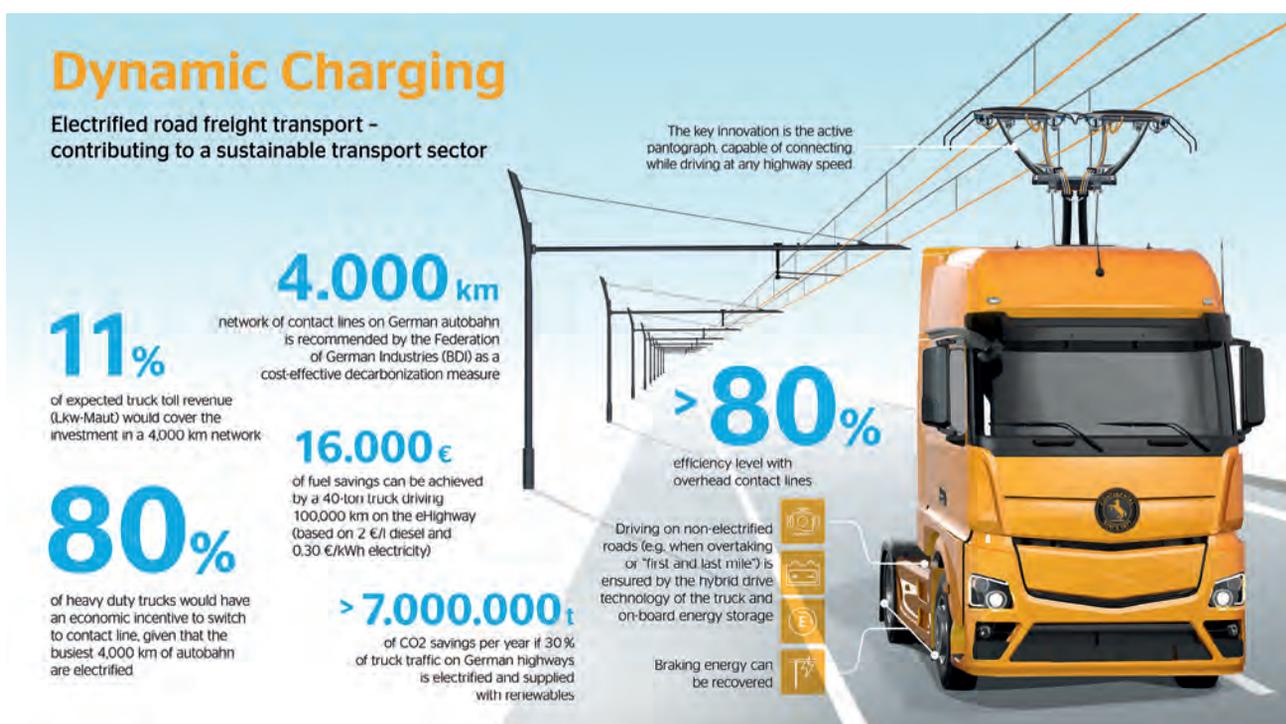
EL TACÓGRAFO PARLANTE

A todo ello se suma también el tacógrafo que habla y se comunica directamente con el conductor. Es fruto del trabajo de Continental con la empresa ZeKiu. Cuando un conductor ha usado su tarjeta para registrarse en el tacógrafo, puede usar su teléfono inteligente para registrarse en el tacógrafo parlante a través de un código QR. El conductor recibirá un mensaje en el mensajero de su teléfono inteligente preferido cuando surja una situación en la que el cumplimiento sea esencial. Por ejemplo, después de cruzar una frontera, un mensaje puede recordarle que cambie el código de país en el tacógrafo.

CÁMARA DE AIRE CON SENSOR INTELIGENTE CONTINENTAL

Los sistemas de suspensión neumática en vehículos comerciales como camiones, remolques y autobuses requieren sensores de altura para controlar la altura de conducción. La nueva solución integrada Smart Sensor Air Spring combina un sensor de altura y presión con la cámara de aire. Reduce significativamente el número de componentes individuales y, en consecuencia, la complejidad de la instalación en la línea de montaje del vehículo. Esto significa menos piezas individuales y un arnés de cableado menos, lo que ahorra tiempo y costos a los fabricantes de vehículos. La cámara de aire con sensor inteligente proporciona la función de medición en un formato "plug and play" (sin calibración) y la integra en la cámara de aire de forma protegida y ahorrando espacio.

Continental aprovecha así las megatendencias para diseñar la movilidad del futuro con su tecnología y soluciones.





VOLVO BUSES LANZA SU NUEVA PLATAFORMA DE AUTOCARES PREMIUM

TANTO PARA SU GAMA INTEGRAL COMO CHASIS, AHORRA HASTA EL 9% DEL COMBUSTIBLE

ESTA NUEVA PLATAFORMA SE HA DESARROLLADO PENSANDO EN MEJORAR LA EFICIENCIA, LOS CONSUMOS, LA SEGURIDAD Y LA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN, ASÍ COMO EL CONFORT DE LOS PASAJEROS

La nueva plataforma de autocares estará disponible como gama Volvo 9000 en Europa, gama Volvo 9800 en México y chasis Volvo B13R para los mercados de chasis. Habrá algunas configuraciones de dos o tres ejes en varios mercados.

En Europa encontraremos con esta plataforma los modelos 9900, 9700, 9700 DD y los chasis B13R y B13 RLE. Además, en el modelo 9700, se incorpora una nueva variante en 3 ejes de 13,1 metros.

UN NUEVO MOTOR DE BAJO CONSUMO

El aspecto más destacado de la nueva plataforma de autocares de Volvo Buses es el nuevo motor con un bajo consumo, que permite ahorros de combustible de hasta el 9%. Está basado en el conocido motor de 13 litros de Volvo. Esta es una versión Euro 6 de última generación.

Se ofrece en cuatro niveles de potencia nominal: 380 cv, 420 cv, 460 cv y una nueva de 500 cv. Además del bajo consumo permiten mayor protección del medio ambiente al poder utilizar como combustible HVO. Las dos potencias mayores, 460 CV y 500 CV también están certificadas para biodiésel.

DISEÑADO PARA SER EFICIENTE

Además de su motor de bajo consumo, el modo en que se ha dispuesto su motor, su nuevo eje trasero y la nueva versión de su caja de cambios Volvo I-Shift, o la inclusión de retrovisores digitales que mejoran la aerodinámica del vehículo, hacen



Volvo 9900.



Volvo 9700.

que esta plataforma garantice la máxima eficiencia en las operaciones de larga distancia y líneas regulares.

Pero también otros componentes, como su nuevo sistema de refrigeración (dividido en dos partes independientes operadas por ventiladores eléctricos de gran ahorro), contribuyen a esa eficiencia a la vez que mantienen una temperatura uniforme en el compartimento motor.

En cuanto a los retrovisores digitales, no sólo contribuyen a reducir consumo, sino que también minimizan los trabajos de mantenimiento al no sufrir roturas de los espejos y también mejora la seguridad porque da más ángulo de visión al conductor tanto de día como de noche.

LA CONECTIVIDAD TAMBIÉN ES FUNDAMENTAL PARA MAXIMIZAR LA EFICIENCIA

Con Volvo Connect puede ahorrar combustible, asegurar el tiempo de actividad, mejorar la seguridad y aumentar la rentabilidad. Se trata de un sistema de gestión de flotas y la entrada al mundo de Volvo Bus Services, como el exclusivo servicio de Zone Management (una zona geográficamente predefinida en la que al entrar, de modo automático, el vehículo tendrá unos parámetros determinados de conducción) y una línea de servicios de taller.

LA SEGURIDAD COMO FILOSOFÍA

A esos espejos retrovisores digitales hay que sumarle, asistentes avanzados a la conducción de última generación, control de presión de los neumáticos, refuerzo de la estructura trasera y frontal contra los impactos con otros vehículos que absorben hasta un 25% más de energía que la versión anterior, protegiendo las rodillas y piernas del conductor.

Todo ello, junto a su nueva suspensión, que no sólo mejora la seguridad, sino el confort para conductor y pasajeros, que además reduce ruidos.

“LA OFICINA” DEL CONDUCTOR Y EL ESPACIO DE LOS PASAJEROS

Para ayudar al conductor profesional en su trabajo, se ha incorporado un nuevo salpicadero que cuenta con hasta 4 tipos de vista diferentes de los datos, en función de lo que necesite visualizar. Se ha incluido



Volvo 9700 DD.

un halo de luz que enmarca todo el contorno del cuadro para avisar al conductor de información que debe mirar (amarillo) o que hay emergencia (rojo). El diseño de su puesto busca la máxima ergonomía, con ese salpicadero, más espacio de almacenaje al desaparecer algunos módulos de audio que se integran en otros cuadros de funciones, un volante ajustable multifunción y con control de cruceo o también la elevación de sus palancas de dirección para ofrecer más rapidez de reacción. Al estar todas las funciones e información integradas en el mismo monitor, justo en frente de los ojos, no hay posibilidad de despistarse mirando a otros lados.

Más comodidad, menos ruido y mayor capacidad de carga, y por tanto mayor volumen de maletero, son algunas de las ventajas para los pasajeros.



Chasis Volvo B13R.

YA SE HAN ENTREGADO INCLUSO 8 UNIDADES EN EL MERCADO MEXICANO, DE LAS QUE 3 SON CHASIS CARROZADOS POR IRIZAR. LOS PRIMEROS DOS CHASIS QUE SALGAN DE PRODUCCIÓN PARA EUROPA SERÁN TAMBIÉN CARROZADOS POR IRIZAR EN ESPAÑA QUE SE ENTREGARÁN A FINALES DE 2022 O PRINCIPIOS DE 2023, SEGÚN INDICÓ WILTON OLIVEIRA, CHIEF PROJECT MANAGER DE VOLVO BUSES



ÉXITO EN EL PRIMER SEMESTRE DE RENTALBUS

ABRIÓ SUS PUERTAS EN ENERO Y HA CERRADO EL SEMESTRE CON 50 AUTOCARES VDL ALQUILADOS

CON ESTOS BUENOS RESULTADOS RENTALBUS SE POSICIONA, DESDE LOS INICIOS DE SU ACTIVIDAD, COMO UN FUERTE REFERENTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA CON LA CAPACIDAD DE OFERTAR UNA AMPLIA VARIEDAD DE AUTOCARES EN SU MODALIDAD DE "ALQUILER SIN CONDUCTOR" SIENDO UNA SOLUCIÓN EFICAZ Y MUY ATRACTIVA PARA LOS TRANSPORTISTAS

RENTALBUS se consolida como la primera empresa dedicada en exclusiva al alquiler profesional de autobuses y autocares en España, entre las principales ventajas valoradas por los clientes se encuentran la adaptabilidad del servicio así como soluciones flexibles disponiendo de vehículos VDL que incluyen mantenimiento, reparación y seguros en los contratos de alquiler. Las perspectivas para los próximos meses son muy positivas y a finales del año 2022 esperan cerrar el ejercicio con más de 100 vehículos alquilados.

Las empresas que ya han tenido la oportunidad de probar los vehículos de Rentalbus van desde autónomos, Pymes, hasta grandes cuentas. Algunas de ellas son Rosamar y Cartour en Madrid, Autocares Pallás, Autocares Presas y Autocares Álvarez en Galicia, Fay Mo Duque en País Vasco, Autocares Cid en Sevilla, Autocares Martínez en Alicante, Autocares J.Martin en Extremadura, Guadalbus en Guadalajara y The Bus Ontime con representación de oficinas en varias provincias.

Según palabras de Dionisio Fernández, CEO de RENTALBUS, el principal reto al que se ha enfrentado durante la etapa de lanzamiento ha sido intentar dar cobertura al máximo número de contratos posibles, incluso en momentos en los que la demanda superaba con creces la oferta. "Estamos encantados de comprobar que el mercado ha reaccionado tan bien a nuestra propuesta de servicios, claramente la idea de RENTALBUS está pensada para ofrecer una solución real a las necesidades de los transportistas", según Dionisio. "Ha sido un momento perfecto para mostrarle al mercado que RENTALBUS puede contribuir positivamente en los resultados operativos de muchas empresas. Nos han llegado peticiones de todo tipo, para concursos, servicios discrecionales y proyectos estratégicos" "Las condiciones del mercado han sido perfectas para que RENTALBUS se posicione como un oferente más de vehículos, clientes ávidos de recuperar servicios a los niveles pre pandemia y con grandes dificultades para acceder a financiación. Los clientes ha podido disponer de vehículos VDL con la flexibilidad que ofrecemos y de acuerdo a las necesidades particulares de cada uno".

Por su parte Héctor Rodríguez, director de VDL Bus & Coach (empresa propietaria de la flota de RENTALBUS) expresa su satisfacción sobre los resultados obtenidos durante la primera mitad del año y menciona que la línea de negocios que más aceptación está teniendo es el alquiler a largo plazo con contratos de larga duración que van desde los 1 hasta los 5 años. "Para nuestra marca ha sido una oportunidad única de disponer vehículos en la carretera por lo cual siento un especial orgullo cuando veo cada vez más autocares VDL en servicio".



PRESTIJ SX, AHORA ADAPTADO CON PMR

EL PEQUEÑO DE LA FAMILIA TEMSA PUEDE INCORPORAR HASTA 3 PLAZAS PMR

EL VEHÍCULO MÁS PEQUEÑO DE TEMSA, EL MODELO PRESTIJ SX, POR FIN LLEGA AL MERCADO ESPAÑOL CON NOVEDADES DE ADAPTABILIDAD PARA MOVILIDAD REDUCIDA

Hasta ahora, su tamaño contenido, su capacidad y su relación calidad-precio lo hacían un vehículo realmente atractivo para los clientes, pero Temsa ha vuelto a superarse poniendo a nuestro alcance este minibus con posibilidad de espacios adaptados a pasajeros con movilidad reducida.

El Prestij SX podrá adaptarse con 3 espacios para PMR sin perder su compactibilidad. En función de las necesidades del operador, habría opción de disponer de hasta 3 plazas PMR, dejando 17 plazas con asiento. Esta novedad era algo que el mercado requería, ya que la accesibilidad es una cualidad completamente necesaria en el transporte de viajeros.

ADAPTABILIDAD SIN RENUNCIAR A UN GRAN PRECIO

En cuanto a sus características técnicas, este modelo seguirá ofreciendo las mismas con las que ya contaba hasta ahora Prestij SX, motorizado con Mitsubishi Fuso.

Además, el coste de este nuevo minibus seguirá siendo líder de su gama en el mercado.

La marca de la plataforma que lleva instalada el Prestij SX es Hidral Gobel. Tiene más de 20 años de experiencia en la fabricación, importación y distribución de plataformas elevadoras, rampas y elementos de seguridad para facilitar la accesibilidad a todo tipo de vehículos de transporte de viajeros. Tiene talleres oficiales en toda Europa, Australia, México y China. Esto hace que puedas tener servicio técnico de calidad estés donde estés. Estamos, en resumidas cuentas, ante un vehículo adaptado de generoso equipamiento, ajustado precio y una notable capacidad, tanto de asientos como de maleteros.

Ya es posible adquirir esta versión. Las primeras unidades estarán listas para su entrega en el mes de septiembre.

ÉXITO EN ESPAÑA

A través de Marín Ayala, distribuidor de autobuses y autocares Temsa en España, la prestigiosa marca dio sus primeros pasos de consolidación en su primer año en nuestro mercado a pesar de la crisis ocasionada por la pandemia y las cifras para este año 2022, son muy prometedoras. Comenzaron el año con un premio para uno de sus modelos, el Temsa MD7 Plus, galardonado con el Midibus de Año 2022 en España.



EL AMB INCORPORA 30 HÍBRIDOS SOLARIS

SON LOS PRIMEROS DE UN PLAN DE RENOVACIÓN DE MÁS DE 300 AUTOBUSES

ES EL PLAN DE RENOVACIÓN DE LA FLOTA DEL BUS METROPOLITANO DEL AMB MÁS AMBICIOSO DE LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS, CON 304 NUEVOS AUTOBUSES SOSTENIBLES PARA LOS SERVICIOS DE GESTIÓN INDIRECTA (SIN INCLUIR LOS DE TMB)

Con esta renovación, la flota sostenible de Bus Metropolità pasará del 31% actual al 64% a principios del próximo año, entre vehículos híbridos y eléctricos. Hasta el primer trimestre de 2023, el AMB irá incorporando estos nuevos autobuses híbridos y eléctricos a la flota de Bus Metropolitano del AMB de gestión indirecta, para sustituir a los vehículos antiguos más contaminantes y alcanzar una flota más limpia y sostenible. La medida se enmarca en la estrategia metropolitana de mejora de la calidad del aire y es uno de los hitos del Plan metropolitano de movilidad urbana 2019-2024 (PMMU 2019-2024). Actualmente, en los servicios de Bus Metropolitano de gestión indirecta del AMB hay más de 850 autobuses en servicio, de los cuales el 31% forman parte de la flota sostenible (28% híbridos y 4% eléctricos). Después de esta renovación, la flota sostenible del AMB pasará a ser del 64% (52 híbridos diésel-eléctrico, 2% híbridos enchufables y 9% eléctricos).

INCORPORACIÓN PROGRESIVA DE LOS 304 NUEVOS AUTOBUSES SOSTENIBLES DEL AMB

De estos 304 nuevos autobuses sostenibles que irá recibiendo el AMB, se han puesto en circulación los primeros 22 autobuses híbridos al servicio de Barcelona-Sant Boi de Llobregat, que opera Monbus. Este servicio incluye 12 líneas de Bus Metropolità y cuatro líneas urbanas (SB1, SB2, SB3 y L46). Junto a estos nuevos vehículos, también han llegado 8 autobuses híbridos que darán servicio al Barcelonés norte.

De aquí a finales de año, llegarán 100 nuevos vehículos más. El 16 de julio, entrarán en servicio 13 autobuses nuevos, aportados por el nuevo operador, para el servicio de Bus Metropolità Barcelona-Sant Boi. En diciembre, llegarán 87 nuevos autobuses para el servicio del Baix Llobregat sur (45 híbridos, 12 eléctricos, 18 híbridos enchufables).

Durante el primer trimestre de 2023 llegarán los 187 nuevos autobuses restantes. 40 autobuses al servicio Barcelona-Sant Boi, de los que 28 serán estándar híbridos y 12 articulados híbridos; 49 autobuses al servicio Baix Llobregat sur (28 autobuses híbridos y 21 eléctricos), y 98 autobuses se destinarán, mayoritariamente, a los servicios de Hospitalet de Llobregat y Barcelonès nord, entre otros.



EMPRESA MARTÍN INCORPORA 24 AUTOBUSES GNC

EL 81% DE LA FLOTA DE ESTA EMPRESA DE GRUPO RUIZ TIENE PROPULSIÓN GNC

ESTOS NUEVOS AUTOBUSES DARÁN SERVICIO A LÍNEAS DE CONSORCIO DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La Comunidad de Madrid contará con 24 nuevos autobuses interurbanos propulsados por gas natural comprimido, dentro del proceso de renovación de vehículos del Consorcio Regional de Transportes. Así lo ha explicado el consejero de Transportes e Infraestructuras, David Pérez, en la presentación de la nueva flota en las instalaciones de la empresa concesionaria, Empresa Martín, en el municipio madrileño de Leganés. Pérez ha destacado que “el 55% del total de la flota que circula por región se mueve con energías limpias, incluyendo la capital”.

Con la llegada de estos vehículos a la empresa de Grupo Ruiz, un total de 247 autobuses interurbanos del Consorcio se mueven gracias a esta fuente de energía, con una antigüedad media de 4,9 años. Además, hay 380 vehículos híbridos, dos eléctricos y uno de hidrógeno.

Los nuevos autocares permiten reducir las emisiones de CO2 respecto a los que utilizan combustible diésel un 20%, y las partículas y óxidos de nitrógeno un 85%, además de reducir el ruido

un 50%. Disponen de un depósito de 2.050 litros de gas natural comprimido, y un equipamiento en el que se ha compaginado la seguridad, el confort y la más moderna tecnología de comunicación, con una longitud de 12,8 metros. Esta actuación ha supuesto una inversión de 5,7 millones de euros, y los nuevos buses prestarán servicio en las líneas 491 (Barrio del Naranjo de Fuenlabrada), 492 Aluche-Fuenlabrada (Parque Granada) y 482 Aluche-Leganés (Barrio de Arroyo Culebro).

LAS 24 NUEVAS UNIDADES

Las nuevas unidades, (adscritas al Consorcio Regional de Transportes de Madrid) son de 12,8 metros, chasis MAN-69 Euro 6, y carrozadas por Castrosua. Estos modelos están equipados con la tecnología más vanguardista y puntera del sector, siendo completamente accesibles, seguros y dotados de grandes comodidades, como pueden ser sus innovadores sistemas de comunicación. La compra de estos vehículos ha supuesto una inversión aproximada de 7.000.000€.

APUESTA POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Actualmente, más de un 65% de la flota de Grupo Ruiz que circula por España es propulsada por tecnología sostenible. Con esta nueva incorporación, el Grupo Ruiz reafirma su estrecho compromiso con la movilidad sostenible y la oferta de un servicio adecuado a los más altos estándares de calidad.



TCC PAMPLONA ADQUIERE 13 BUSES DE BIOMETANO

ESTOS INNOVADORES VEHÍCULOS TIENEN CHASIS SCANIA Y CARROCERÍA CASTROSUA

PERTENECIENTE AL GRUPO MOVENTIA, LA EMPRESA REALIZA EL TRANSPORTE URBANO EN PAMPLONA Y 17 MUNICIPIOS DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA

Van a estar propulsados por biometano producido a partir de los residuos recogidos por la propia Mancomunidad. El bio GNC puede alcanzar, dependiendo del origen del combustible, una reducción de hasta el 90% de las emisiones compensadas de CO₂, reducciones del 70% de los NO_x y del 90% de partículas de sus equivalentes diésel. Además, son vehículos un 50% más silenciosos. Actualmente, el gas proviene de la red (100% Gas Natural de origen renovable), próximamente será la primera vez que una ciudad española tratará sus residuos y los destina como primer uso a mover sus autobuses. Hoy, en Suecia, el 90% del gas que circula por la red es bio.

CHASIS SCANIA CON NUEVA GENERACIÓN DE MOTORES GNC

El chasis de estos autobuses es más ligero (150 kg menos) e incorpora la nueva generación de motores de GNC (gas natural comprimido) con una potencia de 340 CV y un par de 1.500 Nm. Cuenta también con una caja de cambios Ecolife II, una cadena cinemática que, unida a un eje trasero de baja fricción, maximiza la energía y reduce al máximo el consumo. De hecho, estos motores han reducido el consumo de combustible en un 15%.

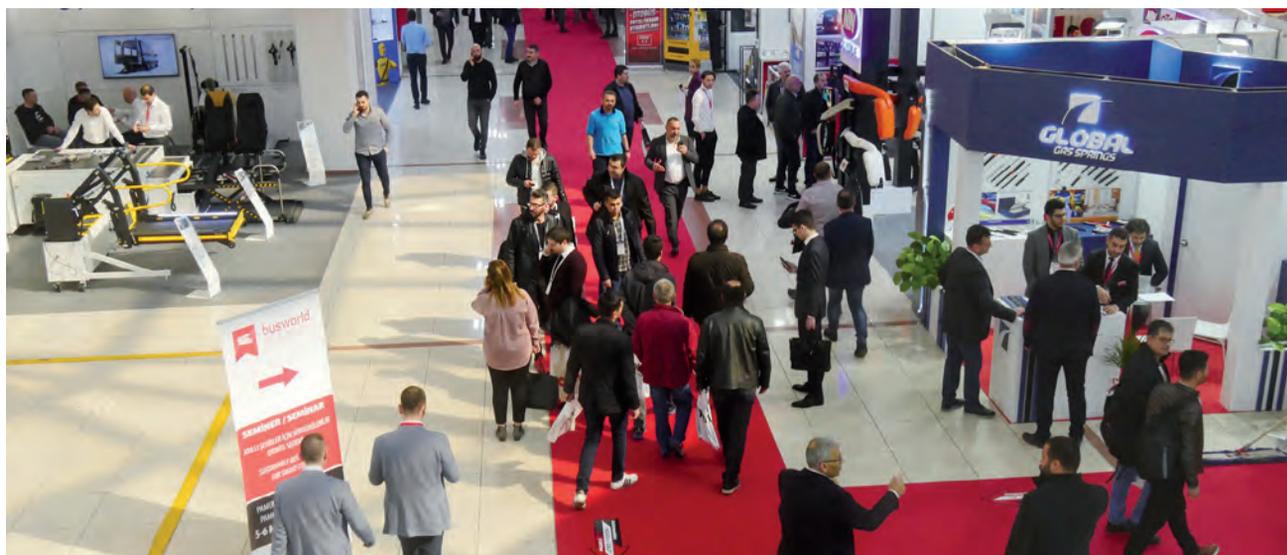
Ofrecen un puesto de conducción más amplio y adaptable, la butaca es calefactable y con base giratoria; también el nuevo salpicadero Scania full multiplex, integral, más ergonómico y con mejor climatización. El freno de mano es electroneumático, más accesible y sencillo de manejar, e incorporan el sistema Start-Stop y sensores automáticos de luces y lluvia. Además, los modelos articula-

dos (7 de las 13 unidades de Moventis TCC Pamplona) equipan un nuevo sistema de control ACS6, específicamente diseñado para minimizar el derrapaje, los latigazos y bloqueos típicos en climas fríos y lluviosos.

Las mejoras en el chasis han permitido crear un pasillo delantero entre pases de rueda un 10% más ancho y mejorar un 15% de la superficie de pasaje. Las puertas traseras son tipo corredera y llevan doble rampa (automática y manual) de Masats. Estos 75 vehículos también equipan cámaras en las puertas y para la marcha atrás, un equipo de videovigilancia y el sistema Mobileeye 8 connect, que ayuda a prevenir colisiones gracias a alertas auditivas y visuales al conductor, y que se une a los radares laterales de Scania para ofrecer una mayor seguridad a los pasajeros.

CARROCERÍA MODELO NEW CITY DE GRUPO CASTROSUA

Los 13 nuevos vehículos son carrocería modelo New City de Grupo Castrosua. Cumplen con los reglamentos 66 y 107. Siete de ellos son articulados de 18 metros de longitud y los otros seis rígidos de 12 metros y todos disponen de dos espacios para sillas de ruedas. Como en todos los vehículos de Castrosua, se ha primado la accesibilidad y seguridad del conductor y del pasaje. Con respecto a la seguridad, equipan sistema antiincendios e incorpora un sistema de seguridad activa que funciona con cinco cámaras en cada vehículo y alerta al personal conductor si hay un riesgo inminente de colisión. Por otro lado, el interior de los vehículos lleva materiales antibacterias y todos disponen de equipos de purificación de aire.



BUSWORLD TURQUÍA 2022, LA MEJOR EDICIÓN

EN 2023 SE CELEBRARÁ BUSWORLD BRUSELAS Y SE ESPERA UN GRAN ÉXITO

LA NOVENA EDICIÓN DE BUSWORLD TURQUÍA, ORGANIZADA POR BUSWORLD Y SU SOCIO TURCO, HKF TRADE FAIRS, SE LLEVÓ A CABO DURANTE TRES DÍAS, DEL 26 AL 28 DE MAYO DE 2022 EN EL EXPO CENTER DE ESTAMBUL. FUE LA PRIMERA EDICIÓN POST-COVID DE BUSWORLD

En comparación con la edición anterior de marzo de 2020, la feria de 2022 fue más grande tanto en tamaño como en número de expositores y visitantes. Recibió a 11.043 visitantes, con 10.252 visitantes turcos y 791 provenientes del extranjero. En total, la exposición contó con 183 expositores, un crecimiento del 43 % en comparación con 2020. Los dos pabellones (12 500 m²) estaban repletos de vehículos presentados por los fabricantes turcos de autobuses y autocares. Por primera vez, Busworld Turquía también dio la bienvenida a IVECO BUS para el lanzamiento de su marca en Turquía después de 15 años.

Aunque todavía se podían ver algunos autobuses diésel en los stands, el cambio hacia los autobuses eléctricos era muy evidente. Es posible que Turquía aún no esté lista para la era de los vehículos eléctricos debido a la falta de infraestructura, pero eso no impide que los fabricantes turcos produzcan y exporten autobuses eléctricos al resto del mundo.

RINCÓN DE LOS ORADORES DE BUSWORLD

El primer Rincón de oradores de Busworld en Busworld Turquía tuvo la oportunidad de recibir oradores de compañías globales como IVECO BUS, ZF y Optibus, así

como de compañías locales más pequeñas como HydroBorPEM que buscan difundir un mensaje. La diversidad en las 11 sesiones cortas que se realizaron fue grande. Temas de seguridad, autobuses inteligentes e inteligencia de vehículos comerciales, el cambio hacia autobuses eléctricos y de hidrógeno e incluso la legislación sobre neumáticos de invierno se discutieron durante los primeros 2 días de la exposición.

El concepto abierto del Speakers' Corner aseguró que todos los visitantes pudieran pasar y tomar asiento en cualquier momento durante las charlas. Un formato que se implementará también en futuras exposiciones de Busworld para acercar al máximo el conocimiento sensato a los asistentes a la feria. La pequeña área abierta (24 asientos) acerca a la audiencia al orador y crea una atmósfera abierta para interactuar.

Vincent Dewaele, Gerente General de Busworld International: "Después de dos largos años, finalmente estamos de vuelta, justo donde pertenecemos. Fue sumamente gratificante experimentar las reacciones de todos los participantes y ver lo encantados que estaban de poder volver a encontrarse en persona. Grandes sonrisas por todas partes. Claramente, las ferias comerciales están volviendo más fuertes que nunca. Porque la gente necesita conocer gente en persona para hacer negocios. Y Busworld puede ayudarlos a hacer esto en las mejores circunstancias".



MAN LION'S INTERCITY LE: EXTRAORDINARIO

PROBAMOS EL MODELO GANADOR DEL AUTOBÚS DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

MAN LION'S INTERCITY LE ES EL CLARO EJEMPLO DE UN CAMBIO EXTRAORDINARIO, UN SOPLO DE AIRE FRESCO, CON UN DISEÑO ELEGANTE A LA VEZ QUE FUNCIONAL, UN PRODUCTO MUY ADECUADO A LA DEMANDA DE HOY CON UN DISEÑO MUY ACTUAL



Esta es la nueva apuesta de MAN para el sector del interurbano, un segmento muy relevante para la movilidad en el entorno de las grandes ciudades. Además de ayudar al medio ambiente con vehículos altamente eficientes, tanto en consumos como en emisiones, aun usando todavía combustible diésel, la nueva gama Lion's Intercity destaca por su excelente diseño y flexibilidad, ya que el cliente podrá elegir entre tres longitudes y dos tipos de configuración interior: interurbana y puramente urbana.

Gracias a su estructura modular se consigue un 6 en 1, del que se pueden configurar seis versiones a partir de un modelo básico. En principio la gama está compuesta por dos modelos, ambos de dos ejes de 12 y 13 metros respectivamente, ambos en versión interurbana. Pero a primeros del 2023 estarán disponibles también las versiones urbanas de dos ejes, y para el 2024 las de tres ejes y 15 metros, tanto en versión urbana como interurbana, con lo que se dará por completada la nueva gama MAN Lion's Intercity LE.

A FAVOR

- Diseño
- Comodidad de marcha
- Excelentes prestaciones
- Excelente Consumo

EN CONTRA

- Accesibilidad y manejo del ordenador de a bordo

En principio, toda la gama está motorizada con el reputado motor D15, MAN 1556 LOH, con tres niveles de potencia, 280 cv, 330 cv y 260 cv aunque también está previsto que a partir del segundo trimestre del 2023 esté disponible la versión híbrida para toda la gama, con el sistema mildhybrid Efficient Hybrif de 48 V (Ultracaps de 40 Wh más motor eléctrico de 12 kW y 220 Nm) con sistema automático de parada y arranque, haciendo aún más atractiva la gama Lion's Intercity LE de MAN.

Otro aspecto destacado de la nueva gama es su flexibilidad y capacidad interior que oscila entre los 49 y 61 plazas sentadas, según versión, y hasta un máximo de 115 plazas incluidas el pasaje de pie, lo que nos da una idea del excelente diseño interior, el cual lo podemos adaptar a las necesidades de cualquier operador.

MAN LION'S INTERCITY LE 13

La versión que hemos tenido la oportunidad de probar ha sido la versión de trece metros, y lo primero que podemos decir del nuevo MAN Lion's Intercity LE 13, que es literalmente, extraordinario, sorprendente, y posiblemente nos quedamos cortos, es que ha sido una de los mayores aciertos de la marca MAN. Ha desarrollado un producto excepcional, con una imagen totalmente renovada, con un diseño fresco y elegante, además de atemporal.

Exteriormente lo primero que nos llama la atención es la semejanza con la versión Lion's City Urbana. Pero solo se queda en eso, una semejanza exterior, porque realmente es un vehículo totalmente nuevo, eso sí, inspirado en su hermano pequeño. A primera vista nos fijamos en su altura y lo bien resuelta que está, ya que gracias a su excelente diseño, a simple vista, apenas se aprecia que es 36,5 cm mayor que el Lion's City urbano. Este hecho, evidentemente repercute en una gran amplitud interior, como veremos más adelante.

Del exterior destaca su gran superficie acristalada, que no desentona ni se hace excesiva a la vista, todo lo contrario, resalta su elegancia y excelente diseño, además de aportar luminosidad al interior. El frontal está diseñado, con todos sus elementos perfectamente integrados, sobresaliendo la marca MAN sobre el elegante fondo negro brillante, junto a unas ópticas, que probablemente tienen unos de los mejores diseños que hay actualmente en el mercado. Otro aspecto a destacar del frontal es su gran superficie acristalada, con una luna perfectamente integrada y gracias a su altura, el casillero de línea, queda perfecto tras la luna frontal, facilitando su acceso y mantenimiento.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: D1556 LOH
- Nº de cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 9037 cm³
- Potencia máxima: 243 kw (330 CV) a 1800 rpm
- Par motor: 1400 Nm entre 900 y 1600 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ZF 6 AP 1420 Ecolife 2
- Velocidades: 6 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automático
- Desmultiplicación del eje: i = 4,56

EJES

- Delantero: ZF/RL-82EC
- Trasero: MAN HY-1350
- Dirección: ZF Servocom 8 098

SUSPENSIONES

- Delantera: Independiente con 2 Fuelles neumáticos
- Trasera 1: Eje hipoide con 4 Fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros y traseros
- Sistemas de asistencia: ... ABS, EBS, ESP, ASR, TPM
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: Retarder ZF

CARACTERÍSTICAS

- Llantas: 22,5 x 8,25"
- Ruedas: 295/80 R 22,5
- Depósito de combustible: 350 L.
- Depósito de Adblue: 40 L
- Plazas: 74 (53 sentadas, 21 de pie + 1 PMR)

También hay que destacar su accesibilidad, inmejorable en todos sus aspectos, además de sus múltiples opciones, lo que permite la mejor elección para el cliente. En este caso los accesos eran de puerta delantera simple de apertura exterior y doble en la parte central, pero el cliente puede optar por otras combinaciones y aperturas, como la de tipo urbano con doble hoja y apertura interior.

Especial atención hay que poner a sus partes mecánicas. Se ha mejorado tanto el espacio como la disposición del motor, que en la versión LE, al tener más altura, está en posición vertical central, con lo que tenemos una gran accesibilidad por todos los lados y a todos los elementos mecánicos, facilitando así su mantenimiento. Su parte trasera es muy elegante, no diríamos que es de un autobús interurbano, con una luna superior con el casillero de ruta integrado debajo de esta, junto con unas ópticas de tecnología Led de exquisito diseño aportando al conjunto, sobriedad y elegancia, como así es todo el conjunto en general.



ESTÁ DISPONIBLE EN DOS EJES CON 12 Y 13 METROS. EN 2024 LLEGARÁN LAS VERSIONES DE TRES EJES EN 15 METROS

de la marca Isri, modelo MAN Basic especiales para este modelo, con cinturón de tres puntos. La accesibilidad y la comodidad de éstas es excelente, sea cual sea su ubicación en el autobús, incluida las de la parte elevada. En cuanto a las situadas en la zona de piso bajo, van colocadas encima de una tarima elevada de fácil acceso, con lo que repercute en una mayor comodidad y luminosidad, por su situación más alta. En la zona central disponemos de una plataforma con espacio para una silla de ruedas o cuatro trasportines, e incluso para ir pasaje de pie, desde el cual podemos descender sin ningún tipo de dificultad, ya que disponemos de un acceso de doble hoja con rampa para PMR y sistema de inclinación.

Gracias a su gran altura interior, es posible equipar unos elegantes portaequipajes en la parte superior con el set de servicio completo, luces y salidas de aire, así como un gran espacio de almacenamiento. A ello se une una luminosidad interior tanto de día como de noche, gracias a una elegante y cálida iluminación por LED.

EL PUESTO DE CONDUCCIÓN

Posiblemente nos encontramos ante el mejor puesto de conducción en un autobús interurbano, por su comodidad, amplitud y accesibilidad, un puesto en el que el conductor puede realizar todas sus tareas en un espacio muy amplio y ordenado, con una visibilidad única. En este caso el cuadro que montaba la unidad probada era el de la versión urbana, aunque también es posible montar el de interurbano, que a mi parecer es más elegante para este tipo de servicios.

El asiento es una pieza fundamental para la comodidad del conductor, y en este caso se ha optado por el Isri ProActive 2. No solo es excelente la consola central, también el acceso al resto de mandos situados a ambos lados de cuadro central, incluso la visibilidad. Usa los modernos sistemas de visión por cámaras. Con los espejos y la gran superficie acristalada cumple más que de sobra con su cometido.

La climatización está plenamente asegurada, con un equipo Valeo REVO de hasta 32 kW de potencia máxima de enfriamiento, junto con convectores situados a lo largo de la zona de pasaje.

LA CADENA CINEMÁTICA

En este caso, el vehículo probado equipaba la variante de motor D1556 LOH, con una potencia de

EL INTERIOR DEL MAN LION'S INTERCITY LE

El interior es extraordinario. Lo tiene todo: comodidad, diseño, elegancia y sobre todo, un espacio muy optimizado, lo que facilita enormemente su movilidad sin perder un ápice de comodidad para el pasajero. Se han cuidado mucho los detalles, y también la calidad. Accedemos por la puerta delantera de una sola hoja desplazable hacia el exterior, y lo primero que notamos es una sensación de amplitud y calidez ambiental. Nos sorprende su capacidad interior, que en este caso es de 53 cómodas plazas. Las butacas son de elegante diseño y de colores alegres,

RECORRIDO

- Alcobendas – Somosierra L-191 CRTM 101,4 km
- Somosierra – Coslada, Directo A 1 96,2 km
- Total 197,6 km

CONSUMO

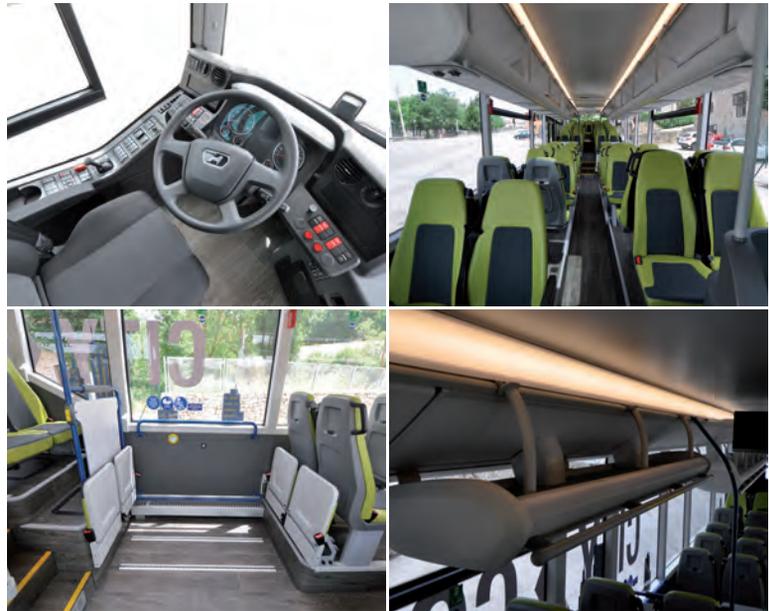
- Tramo Km. ... Vel. (km/h) .. Litros ... l/100 ... Tiempo
- Primera parte 101,4 45,8 32 31,90 ... 2h 15m
- Segunda parte 96,2 77,9 16 16,80 ... 1h 15m
- Total 197,6 61,85 48 24,35 .. 3h 30m

243 kW (330 cv) y un par motor de 1400 rpm entre 900 y 1600 rpm, el nuevo bloque D1556 LOH de 9037 cm³ y seis cilindros en línea vertical con inyección Common Rail y turbo compresor. Con la novedad que ya solo utiliza la tecnología SRC (Selective Catalytic Reduction) con combinación con el sistema de filtro MAN CRT (Filtro de regeneración continua). Y por ello se consigue prescindir de la recirculación de gases y a la vez cumplir sin ningún tipo de problemas la exigente normativa de gases de escape Euro 6e. Unido a una excelente caja de cambios ZF 6 AP 1420 Ecolife 2 de seis velocidades con retarder incorporado, se crea una combinación perfecta, lo que la hace ideal para servicios interurbanos, con unas prestaciones extraordinarias.

EN RUTA CON EL MAN LION'S INTERCITY LE

Aunque puede usarse en rutas urbanas, nosotros hemos optado por el circuito que habitualmente dedicamos a los vehículos interurbanos: subir a Somosierra recreando la línea 191 del CRTM de Madrid, y la vuelta íntegramente por autovía para poder comprobar sus cualidades ruterías. Su comportamiento ha sido en toda la prueba, espectacular, tanto en prestaciones como en consumo, eso sí, con el coche sin lastrar. Pero para ser una versión diesel, el consumo ha sido tan solo de 24,35 L/100. En comparación con algún modelo híbrido, es un excelente resultado, con una distancia total de 197,6 km recorridos.

En la primera parte, recreando la línea 191, con una distancia de 101,4 km, tuvimos un consumo de 31,90 l/100, muy ajustado ya que hemos combinando zona urbana, con sus paradas correspondientes y badenes, carretera y autovía, y todo ello con un desnivel considerable ya que hemos pasado de una altura de 700 metros sobre el nivel del mar a los 1400 de Somosierra, en el cual el Lion's Intercity LE ha tenido un comportamiento y agilidad increíbles.



No sabías si estabas llevando un vehículo interurbano o un autocar de carretera. La comodidad de marcha es excelente, con una total ausencia de ruidos de carrocería, lo que dice mucho de su excelente construcción, sea cual sea la vía por la que circulamos, ya que además, viene equipado con suspensión independiente en el eje delantero, teniendo un comportamiento extraordinario en carreteras tan exigentes como las de la sierra norte de Madrid. A pesar de medir trece metros, su maniobrabilidad, el comportamiento en cualquier tipo de situaciones y prestaciones son únicas. El nuevo motor es todo un acierto, tanto en prestaciones como en consumo. El puesto de conducción es muy cómodo, ya que su amplitud y excelente diseño hace que el trabajo sea ameno. Y gracias a sus excelentes accesos hace que para el pasajero sea fácil entrar, cómodo en su interior y excelente en su descenso.

En la segunda parte de la prueba nos gusta comprobar su comportamiento en ruta, con lo que decidimos hacer la vuelta de un tirón por autovía, y si en carretera y núcleo urbano con tráfico denso y badenes tiene un comportamiento excelente, en autovía simplemente sorprende. Es tal su comportamiento que no parece que estés llevando un vehículo interurbano. Tanto por sus prestaciones como por su comodidad y confort de marcha, es perfectamente comparable al de un gran autocar. Y todo esto con unos consumos, extraordinarios, ya que, con una distancia recorrida entre Somosierra y Coslada de 96,2 km el consumo fue de tan solo 16,80 l/100 que para ser un vehículo puro diesel es realmente excelente.

Unido a su excelente comportamiento en cualquier situación hacen que el nuevo MAN Lion's Intercity LE sea una de las mejores opciones actualmente en el mercado, y no lo podemos calificar de otra manera, simplemente, extraordinario.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



ÉXITO DEL PRIMER GLOBAL MOBILITY CALL

SE CONSOLIDA COMO LA PIEDRA ANGULAR PARA CONSTRUIR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

DEL 14 AL 16 DE JUNIO EN IFEMA MADRID, MÁS DE 300 LÍDERES PRESENTARON INICIATIVAS DE NEGOCIO Y COLABORACIÓN Y HAN COHESIONADO EL NUEVO ECOSISTEMA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, clausuró el congreso en el que responsables de empresas, instituciones, expertos y académicos han puesto de manifiesto la urgencia de promover una movilidad limpia, inclusiva, digital y conectada.

Global Mobility Call ha reunido a más de 5.600 asistentes presenciales y 13.000 en su plataforma digital Live Connect, procedentes de 40 países, registrándose más de 1,3 millones de visualizaciones de la programación en directo. Además, 250 periodistas han cubierto los más de 100 diálogos multisectoriales, donde han intervenido más de 300 panelistas, representantes públicos y empresariales, emprendedores, académicos y expertos que han presentado propuestas, ideas, informes y reflexiones sobre los rápidos procesos de cambio de la movilidad.

De entre las principales conclusiones destaca la necesidad de realizar proyectos nacionales e internacionales

que impulsen la digitalización, la descarbonización, la conectividad, el transporte intermodal y multimodal, la transformación industrial, el diseño urbano, la mejora del transporte rural, la financiación y los servicios profesionales.

Global Mobility Call ha dado respuesta a la necesidad de reunir a todos los actores de la movilidad en un momento de profunda transformación. La necesidad de actuar frente a la crisis climática y la crisis energética, aprovechando la oportunidad que brindan los fondos europeos de recuperación NextGenerationEU con 800.000 millones de euros, han hecho de Global Mobility Call una oportunidad sin precedentes para forjar el futuro de la movilidad descarbonizada, segura, digitalizada y respetuosa con el planeta y la



El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en la clausura del encuentro.

salud de las personas, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y el Pacto Verde Europeo.

PROYECTOS DE COLABORACIÓN

El evento ha servido para promover proyectos europeos de colaboración en movilidad sostenible, como PAsCAL cuyo objetivo es mejorar la comprensión de las implicaciones de la introducción de vehículos conectados y autónomos (CAV) en la sociedad. Gaia-X, una iniciativa del sector privado europeo para la creación de una infraestructura de datos abierta, federada e interoperable. La visión de WWF para ayudar a fomentar One Planet Cities, ciudades que permitan a todas las personas prosperar dentro de los límites ecológicos de nuestro único planeta. El proyecto SMARTA Movilidad Compartida Sostenible Interconectada, con transporte público en las zonas rurales europeas. La plataforma SENATOR tiene como objetivo facilitar operaciones logísticas más eficientes, sostenibles y accesibles con impacto en la movilidad de la ciudad, entre otros.

CONFERENCIAS DE ALTO NIVEL

Entre los panelistas, han destacado: Jeffrey Sachs, economista estadounidense y especialista en desarrollo sostenible; Clotilde Delbos, CEO de Mobilize, que ahondó en los servicios de movilidad ajustados a las necesidades; Michio Kaku, físico y futurista; Adina Vălean, comisaria europea de Transportes, Mónica Araya, asesora de Movilidad Climática e integrante del Comité Directivo de ClimateWorks & Partners, el urbanista y profesor del MIT Carlo Ratti; Joy Ajlouny, cofundadora de FETCHR, que habló sobre un futuro eléctrico; o Shivvy Jervis, del Laboratorio Futurescape 248.

Global Mobility Call ha tenido el auspicio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España, la colaboración de los ministerios de Transición Ecológica y Reto Demográfico, y de Industria, Comercio y Turismo, así como de la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid. Además, ha contado con 150 entidades participantes, entre ellos 26 patrocinadores, empresas y entidades públicas, y 33 asociaciones sectoriales españolas y 12 internacionales.

COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, clausuró Global Mobility Call afirmando que este foro “es el mejor ejemplo de la capacidad de resiliencia, de la ambición de transformar, de la imprescindible colaboración entre lo público y privado, de la fortaleza de empresas y del conjunto de la sociedad española. Ambas comparten una habilidad especial para hacer frente a las dificultades y adaptarse ante nuevos escenarios que se imponen”.

LA SEGUNDA EDICIÓN DE GLOBAL MOBILITY CALL, EN 2023, SERÁ ABIERTA AL PÚBLICO

En este acto final del congreso, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, expresó que con Global Mobility Call se aspira “a servir de referente de esta nueva movilidad y convertirnos en el escaparate de quienes persiguen objetivos similares. En este congreso, hemos visto reforzados nuestros planteamientos y confirmado que nuestros objetivos son realistas. Queremos que de aquí a unos años nuestras ciudades hayan eliminado de su parque móvil los vehículos de combustión y que el ferrocarril haya ganado una importante cuota de mercado”.

En el cierre del evento, el presidente del Comité Ejecutivo de IFEMA MADRID, José Vicente de los Mozos, explicó que en Global Mobility Call se ha mostrado “la inspiración y las claves para adentrarse en negocios de grandes oportunidades, que está identificado como prioritario para acceder a los fondos de recuperación”, a la vez que el evento ha generado “un contenido y un networking profesional, que habrá de traducirse en un impulso real a la movilidad sostenible”. “Hemos de interpretar cuantos contenidos y contactos del máximo interés se han producido estos días. Será nuestro trabajo ordenar y poner a disposición de los diferentes sectores, y los miles de profesionales que han participado en Global Mobility Call, este importante legado”, ha manifestado en el acto de clausura en el que aprovechó para anunciar que la segunda edición del evento en 2023 será abierta al público.



Arriva fue uno de los participantes del Global Mobility Call.



JULIO MUÑOZ-REJA, REELEGIDO SECRETARIO GENERAL DE SLT

EL SINDICATO LIBRE DE TRANSPORTE CELEBRÓ SU VIII CONGRESO

LA CELEBRACIÓN TUVO LUGAR EN EL RESTAURANTE BÁLAMO DE ALCORCÓN (MADRID), AL QUE ASISTIERON UNAS 300 PERSONAS, 195 COMPROMISARIOS Y DIFERENTES INVITADOS AL ACTO, ENTRE LAS QUE SE CONTABAN AFILIADOS, ASOCIACIONES EMPRESARIALES, EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE, SINDICATOS PROFESIONALES, AUTORIDADES POLÍTICAS Y DIVERSAS ORGANIZACIONES DE DIFERENTES TIPOS

En el acto también participaron, entre otras personalidades, Jaime Moreno García-Cano, Director General del Transporte Terrestre del MITMA, Miguel Garrido, Presidente de la CEIM, Benito Bermejo Subdirector de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre, José Manuel Berzal, Presidente de UNAUTO y Luis Miguel Martínez Palencia, Director General del CRTM, entre otros.

Julio Muñoz Reja, quién fue reelegido secretario general, repasó la historia de SLT nacida en el año 88, afirmando que estaba en su momento cumbre con más afiliados que nunca. Actualmente SLT tiene una importante presencia en las CC.AA contando ya con una cuota mayoritaria en algunos sectores. La negociación de convenios colectivos para estos sectores y la profesionalización del sec-

tor son los pilares fuertes en el desarrollo de este sindicato profesional.

El director general de transportes de Madrid, José Luis Fernández-Quejo del Pozo, fue el encargado de iniciar la clausura del congreso con una intervención en la que destacaba el diálogo y la cooperación mantenida con SLT, así como sus esfuerzos formativos para profesionalizar a los trabajadores del transporte. A continuación intervino Federico Jiménez de Parga en representación del Ayuntamiento de Madrid.

Con unas palabras de agradecimiento a todos los asistentes, el reelegido Secretario General del SLT, Julio Muñoz-Reja, cerró el evento. A continuación se ofreció un almuerzo por la organización del SLT a todos los reunidos con el que se puso fin al VIII Congreso del Sindicato Libre de Transporte, SLT.

En el evento se hizo un pequeño homenaje a Manuel Ferreira, unos de los fundadores de SLT, que lamentablemente falleció durante la pandemia.





ESPAÑA, MEJOR NUEVO MERCADO DE ISUZU BUS

SU DISTRIBUIDOR ESPAÑOL, MOBILITY BUS, RECIBIÓ ESTA DISTINCIÓN POR SU ÉXITO EN 2021

MOBILITY BUS CUENTA EN TAN SOLO 2 AÑOS CON UNA PRESENCIA DEL 2% EN EL MERCADO ESPAÑOL

En la ceremonia de entrega de premios estuvieron presentes Ismael Gómez Jiménez, Director Comercial MOB, Jose María Acha Goiti, Presidente de Mobility Bus Spain, Tuncay özilhan, Anadolu Group Chairman, Javier Simón, Director MOB, Tugrul Arıkan, CEO Anadolu Isuzu, y Hakan Kefoglu, Director Comercial Anadolu Isuzu.

Durante la Convención de Distribuidores de Anadolu ISUZU BUS, que tuvo lugar el 7 de Junio en Hatay, ciudad histórica al sur de Turquía, se otorgaron diversos premios a la gestión realizada por los Distribuidores y uno de ellos fue concedido por el mejor resultado en un mercado nuevo a Mobility Bus, distribuidor oficial de la marca en España. Fue galardonado como "Best New Market Performance 2021".

EXCELENTES RESULTADOS Y MEJORES PREVISIONES

En 2 años de trabajo, incluso con la Pandemia COVID interfiriendo, Mobility Bus ha conseguido una presencia para ISUZU BUS del 2% en el mercado español y esperan que 2022 incluso supere el resultado de 2021, según Ismael Gómez, Responsable Comercial de ISUZU BUS en España, quien afirma:



"No sé cómo expresar mis sentimientos. Uno de los días de mayor orgullo de mi vida. Independientemente de las difíciles condiciones de la pandemia, los problemas de suministro, los problemas de logística, trabajamos muy duro como fábrica y distribuidor, y lo logramos. Gracias a todos los que contribuyeron a este éxito. Más por venir."

ANADOLU ISUZU, LA ALIANZA ENTRE EL GIGANTE JAPONÉS Y EL GRAN GRUPO TURCO

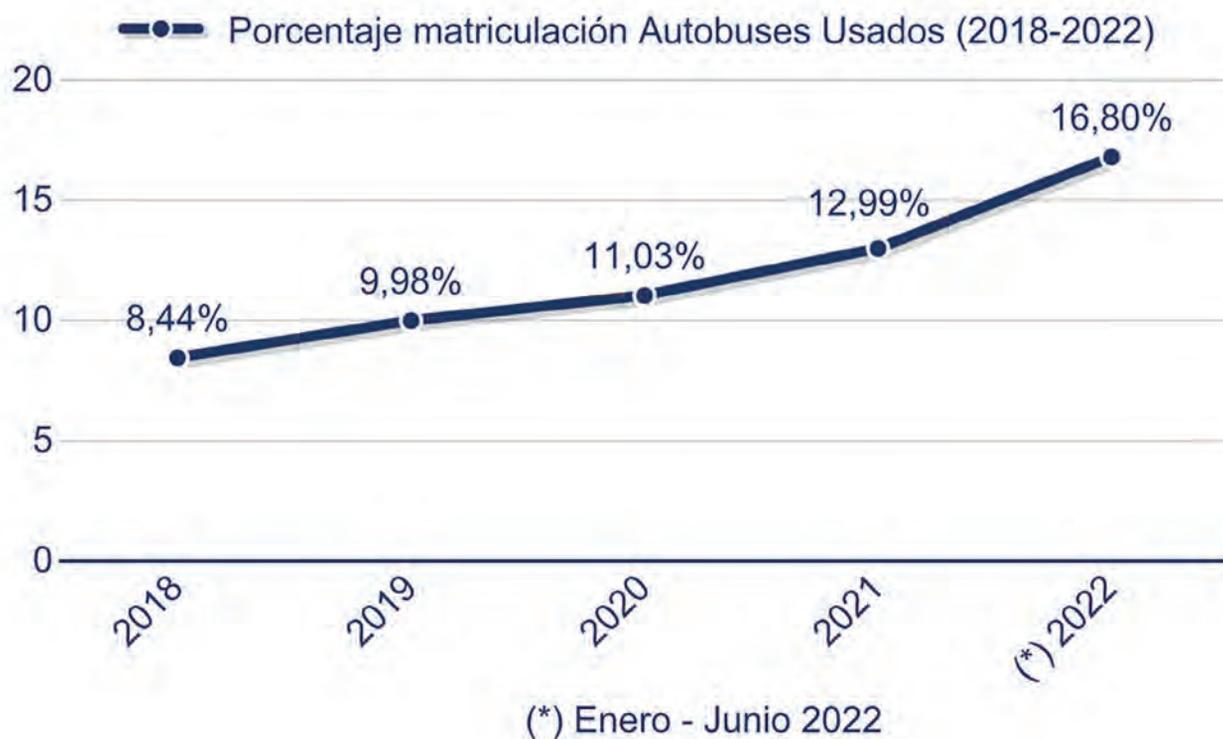
Cuando Isuzu decidió fabricar un producto con todos sus estándares de calidad para el mercado europeo, apostó por Anadolu Group como socio. Su alianza no deja de cosechar éxitos.

Las bases de lo que hoy es Anadolu Isuzu se sentaron en el año 1965, con la producción conjunta de camiones y motocicletas. La compañía asumió su título actual con el acuerdo de licencia alcanzado con Isuzu Motors Ltd. en 1983. La producción de vehículos de la marca japonesa comenzó en la planta de Kartal de Estambul en 1984. Tres años después ya producían midibuses con la conocida calidad Isuzu en la planta de Anadolu en Turquía.

Desde 2018, la alianza Anadolu Isuzu exporta ya sus vehículos a más de 40 países y tiene distribuidores en más de 30 países en el extranjero. España, uno de los nuevos mercados en los que ha entrado, ha acaparado toda la atención gracias al trabajo de Mobility Bus.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



MATRICULACIONES DEL PRIMER SEMESTRE

MATRICULACIONES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2022

LOS PRIMEROS 6 MESES DE ESTE AÑO 2022 (ENERO / JUNIO), SE MATRICULARON EN ESPAÑA 1124 AUTOBUSES NUEVOS Y 227 AUTOBUSES USADOS

Las variaciones mensuales en este primer semestre del 2022, comparadas con el mismo período de los años 2019, 2020 y 2021 segmentadas por masa máxima autorizada, clase y tipo de combustible/tracción, se muestran en las siguientes tablas:

Los resultados de las matriculaciones de estos seis primeros meses de 2022, siguen reflejando la crítica situación por la que está atravesando el mercado de Autobuses y Autocares, con una caída del 43,26 % en comparación con el mismo período del 2019 (año de referencia antes de la crisis del Covid-19), sin un horizonte claro de cuándo va a comenzar la recuperación.

Las medidas que implementó el gobierno a finales del pasado año, que estaban destinadas a la transformación de las flotas de transporte de viajeros a través del Real Decreto ley 983/2021, debido a las limitaciones que se establecieron para



TABLA 1. EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES ENERO-JUNIO COMPARANDO AÑOS 2019, 2020, 2021, 2022

Evolución matriculaciones	2019	2020	2021	2022	Caída 2022/19 (%)
Enero	342	336	122	154	-54,97%
Febrero	319	196	141	155	-51,41%
Marzo	330	102	99	266	-19,39%
Abril	313	57	119	204	-34,82%
Mayo	386	89	116	170	-55,96%
Junio	291	135	168	175	-39,86%
Total Enero - Junio	1.981	915	765	1.124	-43,26%

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

TABLA 2. MATRICULACIONES ENERO - JUNIO 2022 POR CLASE SEGÚN R-107

	Clase I	Clase II	Clase III	Clase A	Clase B	Total
> 16 Toneladas	399	116	294	0	0	809
≤ 16 Toneladas	24	14	114	4	159	315
Total	423	130	408	4	159	1.124

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

TABLA 3. MATRICULACIONES TOTALES ENERO - JUNIO 2022 POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

Diésel	GNC	GLP	HEV	PHEV	BEV	FCEV	Total
694	247	2	140	0	34	7	1.124
61,74%	21,98%	0,18%	12,46%	0,00%	3,02%	0,62%	100%

(*) 71 de estos Autobuses híbridos (HEV) están también propulsados por GNC

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

TABLA 4. MATRICULACIONES ENERO-JUNIO 2022 DE AUTOBUSES URBANOS "CLASE I"

Diésel	GNC	GLP	HEV	BEV	PHEV	FCEV	Total
42	216	2	122	34	0	7	423
9,93%	51,06%	0,47%	28,84%	8,04%	0,00%	1,65%	100%

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

TABLA 5. MATRICULACIONES ENERO-JUNIO 2022 DE AUTOBUSES SUBURBANOS CLASE II

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	FCEV	Total
88	31	11	0	0	0	130
67,69%	23,85%	8,46%	0,00%	0,00%	0,00%	100%

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

la concesión de las ayudas, no llegan a la mayoría de los autobuses que se han matriculado en el primer semestre, como podemos ver en el cuadro siguiente. Solamente han podido optar a las ayudas 64 autobuses (el 5,69%) quedando fuera de las ayudas 1060 autobuses (el 94,31). Si a la situación anterior añadimos que la antigüedad del parque de Autobuses en España a finales de febrero de 2022 era de "13,4 años", y el 38,457% de la flota tenía más de 15 años con un nivel de emisiones Euro IV o inferior, al no disponer de ayudas para acometer la renovación urgente de parte de este parque de Autobuses más antiguo, se está penalizando fuertemente la consecución del objetivo de la reducción de las emisiones de CO2 y otras partículas contaminantes.

Otro dato que hay que destacar es el de que la evolución de las matriculaciones de "Autobuses usados" en los últimos 5 años, no deja de crecer, llegando en este primer semestre de 2022, las matriculaciones de Autobuses usados al 16,80 % del total de matriculaciones.

España tiene la necesidad como país de construir un modelo de movilidad propio que, sin basarse en prohibiciones o exclusiones garantice una transición "progresiva y ordenada" hacia la descarbonización.

El futuro del transporte de viajeros por carretera debe de estar marcado por la inclusividad, la multimodalidad, la neutralidad tecnológica y la necesaria y urgente renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer.

TABLA 6. COMPARATIVA ENERO-JUNIO 2019/2022 DE CAÍDA EN EL MERCADO DE AUTOBUSES INTERURBANOS "CLASE III"

Tipología	2019	2022	% caída
Autobuses Clase III > 16 Ton.	580	294	-49,31%
Autobuses Clase III ≤ 16 Ton.	156	114	-26,92%
Total Clase III	736	408	-44,57%

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T. y elaboración propia



18811

Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

		Total	Diésel	GNC	GLP	GNL	HEV	BEV	REEV/PHEV	FCV/FCHV
Piso Bajo	Clase I	407	28	216	2	0	122	32	0	7
	Clase II	62	44	16	0	0	2	0	0	0
	Clase III	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Clase A	2	2	0	0	0	0	0	0	0
	Clase B	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	Total	472	75	232	2	0	124	32	0	7
Piso Alto	Clase I	16	14	0	0	0	0	2	0	0
	Clase II	68	52	7	0	0	9	0	0	0
	Clase III	408	401	0	0	0	7	0	0	0
	Clase A	2	2	0	0	0	0	0	0	0
	Clase B	158	158	0	0	0	0	0	0	0
	Total	652	627	7	0	0	16	2	0	0
Total	1124	702	239	2	0	140	34	0	7	



Autobuses incluidos en el RD 983/2021	64	5,69%
Autobuses excluidos del RD 983/2021	1060	94,31%

TABLA 7. MATRICULACIONES DE AUTOBUSES USADOS ENERO-JUNIO 2022 (CLASIFICADOS POR NORMA EURO)

Tipología	2022	% del total
Euro 0 / Sin clasificar	5	2,22%
Euro I	1	0,44%
Euro II	6	2,67%
Euro III	26	11,56%
Euro IV	9	4,00%
Euro V	41	18,22%
Euro VI	137	60,89%
Euro Ax (0 emisiones)	0	0,00%
Total	225 (*)	100%

(*) Esta cifra significa el 16,89% de los autobuses matriculados

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia



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



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



LA MESA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE MADRID FORO EMPRESARIAL RETOMA SU ACTIVIDAD Y OBJETIVOS

La Mesa de Transporte y Movilidad de Madrid Foro Empresarial, integrada por la Junta Directiva de AETRAM y que tiene como Coordinador de la misma al Presidente de AETRAM David del Olmo, se ha reunido esta semana en la sede de IBERCAJA como socio preferente de Madrid Foro Empresarial, para abordar asuntos relacionados con el transporte de viajeros por carretera en la Comunidad de Madrid, coincidiendo con la reunión de la Junta Directiva de AETRAM del mes de junio. Los asuntos tratados relacionados con Madrid Foro Empresarial durante la reunión han sido además de in-

formar y analizar la última Asamblea General de MFE, las nuevas acciones a llevar a cabo por la Mesa para la reactivación de la misma e incorporación y ampliación de nuevos componentes relacionados con el transporte y la movilidad ya integrantes de Madrid Foro Empresarial (mercancías, VTC, ...) así como el inicio de contactos y encuentros con otras Mesas de la organización empresarial para la interrelación y tratamiento de asuntos comunes relacionados con el transporte y la movilidad como puedan ser las Mesas de Trabajo de Educación, Turismo, Energía y Medio Ambiente o Digital.

MADRID AUMENTA LAS RESERVAS DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTO PARA DISCRECIONALES

El Ayuntamiento de Madrid ha procedido este mes de junio a través de su Departamento de Transporte Público Colectivo de la Subdirección General de Planificación de Movilidad y Transportes a la última actualización de las reservas del sistema municipal de paradas y estacionamiento de autobuses discrecionales y turísticos SEA MADRID y que incluyen tras peticiones reiteradas a la administración municipal por parte de AETRAM, la ampliación y crecimiento del número de reservas en todas las zonas establecidas. Dentro de la configuración actual de las zonas de paradas y estacionamiento (en total 270 plazas) se establecen las siguientes novedades:

- Paradas de 5 minutos (20 plazas): Ampliación de una nueva parada en la calle Virgen de los Peligros, 6 (zona PELIGROS).
- Paradas de 15 minutos (10 plazas): Ampliación y modificación del número de paradas (8, antes 2) en las zonas de ALONSO MARTINEZ, FELIPE IV, PLAZA DE CARROS, PONTONES, PUERTA DE TOLEDO, SAN FRANCISCO EL GRANDE y VIADUCTO. La parada de

PLAZA DE ESPAÑA (c/ San Leonardo, 12) aumenta su tiempo de parada de 5 a 15 min.

- Paradas de 2 horas (75 plazas): Ampliación de dos nuevas paradas en las zonas de RETIRO (Avd. Menendez Pelayo, 10) y PLAZA CASTILLA (c/ General Lopez Pozas, 5), además de la reordenación de la zona de Templo de Debod (ahora con dos zonas de estacionamiento de 2 horas y ampliación de 16 plazas).
- Estacionamientos de larga estancia (165 plazas): Se elimina el estacionamiento de larga estancia del Templo de Debod pasando a convertirse en parada de 2 horas con ampliación del número de plazas.

Por parte del Ayuntamiento de Madrid se recalca que, en el Estadio Metropolitano y Plaza de Toros de las Ventas I, no estarán disponibles las plazas los días de espectáculo, así como que algunas de estas plazas pueden no estar disponibles temporalmente por ocupaciones u obras en la vía pública. Para AETRAM "este es el camino a seguir por parte del consistorio municipal, con el reforzamiento y ampliación de nuestra movilidad en defensa del Transporte Público Colectivo en Madrid con la adopción de una serie de medidas que conduzcan a la mejora del actual "Sistema de Estacionamiento de autocares turísticos y discrecionales", entre ellas la ampliación del número de reservas, para conseguir una gestión más eficiente de los servicios de transporte de este sistema que se basa en zonas de parada y de estacionamiento en el término municipal de Madrid en favor de la movilidad urbana sostenible de los autocares discrecionales y turísticos."





FECAV, CLAVE EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA FP DE GRADO MEDIO DE CONDUCCIÓN

La asociación ha firmado un convenio de colaboración con la Generalitat de Cataluña para promover, impulsar y mejorar la formación y cualificación profesional del sector de transporte de viajeros por carretera. De este modo, la coordinación entre los miembros del convenio se centra en dar respuesta a las necesidades del sector; disponer de profesionales cualificados; aumentar las competencias profesionales de este colectivo y, así, revertir la carencia de profesionales del sector de la conducción de autobuses y camiones.

El próximo curso escolar 2022-2023, cinco institutos públicos de Cataluña, repartidos por las cuatro provincias (Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona), ofrecerán el ciclo formativo de grado medio de Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera." Las personas que cursen el ciclo podrán obtener el CAP en el propio centro y se facilitará, a través de la formación dual, que el alumnado pueda sacarse el carné de conducir para este tipo de vehículos. En este sentido, la inscripción al ciclo formativo de grado medio irá dirigida principalmente al alumnado mayor de 18 años y con carné de conducir tipo B, dado que para poder conducir autobuses es necesario disponer del carné de conducción D y del Certificado de Aptitud para Conductores Profesionales (CAP).

LA ASAMBLEA DE MADRID APRUEBA LA LEY QUE REGULA LAS VTC

La Comunidad de Madrid con el rechazo de la izquierda y la abstención de VOX regula una normativa diferente para amparar la operativa de VTC. En su comunicado, el SLT, indicaba: "Pone fin a una etapa, al esfuerzo que todas las organizaciones sociales implicadas han venido desarrollando, la patronal, UNAUTO y FENEVAL, los sindicatos UGT, CCOO y especialmente, nosotros, el Sindicato Libre de Transporte, SLT, organización mayoritaria en el transporte de la CAM y la más representativa en la VTC que hasta el último momento, pedíamos en redes sociales el apoyo a esta regulación."

ABIERTO EL PLAZO DE INSCRIPCIÓN PARA EL XXVIII CONGRESO DE ATUC

Este congreso es el gran encuentro del sector del transporte urbano y metropolitano nacional. Este año tendrá lugar en Madrid, los días 29 y 30 de septiembre, siendo EMT Madrid la empresa anfitriona. Como novedad, se incorpora una jornada con carácter ferroviario durante la mañana del día 29. La fecha límite para realizar la inscripción es el 16 de septiembre, si bien os rogamos que la tramitéis lo antes posible para que podamos mandaros la confirmación a la mayor brevedad. Al igual que el año pasado, las acreditaciones no se entregarán en el lugar del congreso, sino que se enviarán por correo a partir de septiembre, siendo imprescindible traerla impresa al evento.



LA IRU RECONOCE LA TRAYECTORIA DE JUAN ANTONIO ESTEBAN A TÍTULO PÓSTUMO

En la última Asamblea General de ASTIC celebrada en Santander se hizo entrega del reconocimiento de la International Road Transport Union (IRU) a la trayectoria profesional de Juan Antonio Esteban, director de Recursos Humanos de Alsa, fallecido el 29 de agosto de 2021 a los 55 años de edad. Juan Antonio dedicó gran parte de su tiempo en cultivar una fructífera relación con la IRU, implicándose en el desarrollo de proyectos conjuntos y participando como experto en varios temas. Por toda esta trayectoria, Juan Antonio Esteban ha sido reconocido por la IRU por su gestión en Transporte, desde la perspectiva del factor humano, priorizando en la integración de personas, en un sector que necesita mucho esfuerzo para conquistar vocaciones.





LANZAROTE LICITA 6 NUEVOS AUTOBUSES HÍBRIDOS

Los Centros de Arte, Cultura y Turismo del Cabildo de Lanzarote han publicado en su web los pliegos técnico y administrativo del contrato de suministro mediante procedimiento abierto de seis guaguas de tecnología híbrida para la Ruta de los Volcanes, en el Parque Nacional de Timanfaya. Dos de estas guaguas deberán estar adaptadas para atender las necesidades de personas con movilidad reducida. Con un presupuesto de 1.800.000 euros con cargo a las partidas del FDCAN, el objetivo del contrato es el de sustituir las cuatro guaguas que llevan una media de 15 años prestando este servicio en la actualidad por una flota más moderna, más segura, y más eficaz y eficiente desde el punto ambiental.



ALSA INICIA LOS SERVICIOS DE AUTOBÚS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

El operador de movilidad Alsa, en alianza con el Grupo Transvia, ha iniciado la operación de los servicios de autobús en la zona sudeste del área metropolitana de Lisboa, con la movilización de 227 autobuses con tecnología Euro VI, introduciendo también vehículos con propulsión híbrida, eléctrica y GNC que operarán una red de 153 líneas, que atenderán las necesidades de movilidad de una población de 390.000 personas. Con una duración de siete años más dos de posible prórroga, supondrá una facturación de 185 millones de euros en los siete primeros años, y dará empleo a 350 personas. Los vehículos contarán con los últimos avances en seguridad y confort a bordo, como WiFi, acceso para PMR y sistema CCTV, entre otros. A este arranque de operaciones en Lisboa se sumará el año que viene el inicio de los servicios en Oporto, con lo que Alsa estará presente en los sistemas de transporte de las dos mayores ciudades de Portugal.



TITSA, PREMIADA POR SUS AVANCES EN BIG DATA

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, ha recibido el premio Adán Martín en el Salón Atlántico de la Logística y el Transporte (SALT 2022) por sus avances en big data y planificación para mejorar la movilidad. La gerente de la compañía, Raquel Martínez., agradeció la distinción y se la dedicó a los más de 1.800 profesionales que forman parte de Titsa. "A pesar de estos años muy duros provocados por la pandemia, hemos sabido adaptarnos y conseguir detectar las necesidades de los clientes para atender mejor sus demandas y prestar el servicio más adecuado", aseguró la gerente. "Nos hemos tomado como reto dar respuesta a la demanda que nos pide mayor agilidad, flexibilidad, eficiencia, responsabilidad, fiabilidad y sostenibilidad en nuestros viajes", agregó.



EMT MADRID ACOGIÓ UNA REUNIÓN DE LA UITP

Era la reunión del Comité de Recursos Humanos y Gestión Empresarial Humanos de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), que tuvo lugar durante los días 21 y 22 de junio con ponentes llegados de diferentes partes del mundo para intervenir en las sesiones en las que se trataron temas tales como la transferencia de conocimiento entre diferentes generaciones de plantillas en las empresas, el intercambio de experiencias o las lecciones aprendidas tras la crisis del COVID-19, y los resultados del sondeo centrado en la falta de conductores de autobús en servicios de transporte urbanos, periféricos y regionales, entre otros contenidos sobre la mesa.



HIDRAL GOBEL FIRMA UN CONVENIO CON LA FUNDACIÓN ONCE

Con el convenio de colaboración firmado entre Hidral e Hidral Gobel (fabricantes de rampas, plataformas elevadoras y plataformas verticales) y la Fundación ONCE, se comprometen a trabajar conjuntamente para mejorar la accesibilidad en edificios y medios de transporte. El acuerdo, que prevé la promoción de acciones de Investigación, difusión, desarrollo y publicación de materiales, lo han suscrito Inmaculada Chacartegui Gómez, directora de Acros by Hidral, la División de Accesibilidad de Hidral; Fabio Sgardi, director gerente de Hidral Gobel, (a la derecha en la imagen) y José Luis Martínez Donoso, director general de Fundación ONCE.



HISPACOLD CIERRA EL AÑO 2021 CON 46,3 MILLONES DE EUROS DE FACTURACIÓN

La firma sevillana Hispacold, registró un aumento del 28,6% en la facturación, alcanzando los 46,3 millones de euros en 2021, frente a los 36 millones de euros del año anterior, gracias principalmente al crecimiento en su mercado ferroviario, así como al crecimiento del segmento de electromovilidad (e-bus). Con este crecimiento alcanzado, Hispacold ha recuperado el nivel de facturación pre-pandemia. Además del crecimiento de su división ferroviaria, Hispacold ha incrementado la base de clientes en el segmento de autobuses y autocares, gracias al trabajo realizado en los últimos tres años que incluye a empresas como Alexander Dennis, Alstom-Aptis, y Volvo Polska. Adicionalmente, la compañía ha continuado suministrando regularmente sistemas de climatización a su clientes europeos - Irizar, Van Hool, Iveco, MAN Turkey- más consolidados, así como a clientes de otros continentes, como Scania Australia y las plantas internacionales del Grupo Irizar. En 2022 la compañía prevé alcanzar una facturación superior a los cincuenta millones de euro, lo que supondría alcanzar un nuevo récord histórico de facturación en un momento de coyuntura económica difícil.



MASATS SIGUE INNOVANDO CON LA NUEVA PUERTA DESLIZANTE 028D SLIM

La nueva puerta deslizante eléctrica 028d SLIM completa la gama de productos urbanos de última generación de Masats. Es un mecanismo de baja altura muy compacto (153 mm), ideal para vehículos con poco espacio libre superior, que permite un fácil acceso al motor y facilita la mantenibilidad. Este nuevo sistema reduce en un 20% su peso. Es una puerta corredera de alto rendimiento con un movimiento harmónico y una estanqueidad perfecta, con la consiguiente reducción de ruido. El sistema ha sido testado para 1,5 millones de ciclos y cumple con los más altos estándares que fija la norma ISO16750. Incorpora los máximos sistemas de seguridad, como el sistema mecánico de autobloqueo que impide que la puerta se abra cuando está completamente cerrada. También incorpora un triple sistema de seguridad: por encoder, por borde sensible con alta detección de obstáculos y por detección electrónica. El sistema de emergencia se acciona con pulsadores neumáticos. Garantiza una alta fiabilidad y disponibilidad, con distancia media entre fallos de 350.000 km. Se presentará con dos electrónicas o ECU opcionales: la electrónica Evolution con mayores prestaciones y preparada para mantenimiento predictivo, y la electrónica Basic.

JAVIER RODRÍGUEZ VILELA, NUEVO DIRECTOR EJECUTIVO DE GRUPO CASTROSUA

El nombramiento fue efectivo el 1 de junio de 2022. Posee una sólida y dilatada experiencia de 20 años en el sector de los autobuses y autocares, todos ellos en Castrosua, en los que ha ejercido de responsable de calidad, responsable de posventa y recambios, director de compras y posventa, así como en los últimos casi cinco años la gerencia industrial y miembro del comité de dirección. El nuevo Director Ejecutivo de Grupo Castrosua, seguirá reportando directamente a la Consejera Delegada Beatriz Castro. Es ingeniero técnico por la Universidad de Santiago de Compostela y dispone de formación adicional en normas ISO 9001, 14001, 22301, gestión de residuos y auditor interno de sistemas, es técnico superior en PRL y auditor de sistemas PRL, así como formaciones en diseño asistido por ordenador 2D y 3D, en organización del Mantenimiento Industrial y en diversas formaciones en competencias de liderazgo.





DIESEL TECHNIC, PRESENTE EN LA FERIA TRANSPOTEC LOGITEC

Del 12 al 15 de mayo de 2022, se celebró en Milán, la feria líder en Italia de la industria del transporte y la logística: Transportec Logitec. Diesel Technic Italia S.R.L. estuvo presente. Contó con la representación del director general Walter Schiavi y el apoyo de los equipos italianos de Ventas y Atención al cliente. Diesel Technic ofreció a los usuarios finales la oportunidad de conseguir anticipadamente entradas gratuitas a través de sus redes sociales. Además de la presencia destacada de los Parts Specialists, Diesel Technic Italia S.R.L. se centró en la Premium Shop y en la división de productos para furgonetas. La cual tiene una amplia gama, que puede encontrarse en el Partner Portal, con más de 36.000 recambios adecuados para Citroën, Fiat, Ford, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Opel y muchas otras marcas más. Con su programa de fidelización de marca, la Premium Shop recompensa la lealtad de los profesionales del taller con una gran variedad de premios y cupones.



CONTINENTAL AUTOMOTIVE Y DRÄGER TRABAJAN POR LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Continental Automotive y Dräger han firmado un acuerdo por el cual la compañía alemana, líder en automoción, será la encargada de distribuir los sistemas de medición de alcohol con inmovilizador de Dräger, denominado Interlock. La colaboración de ambas empresas contribuirá a obtener vehículos más fiables y minimizar el riesgo de accidentes con el sistema de medición de alcohol para conductores que es obligatorio desde el 6 de julio en vehículos de transporte de pasajeros por carretera. Continental se encargará de la distribución y Dräger realizará la calibración del dispositivo en los talleres del grupo.



STRATIO COLABORA CON GENIE INSIGHTS EN EL MANTENIMIENTO PREDICTIVO EN TIEMPO REAL

Stratio, la plataforma líder de mantenimiento predictivo de flotas, anuncia su asociación con Genie Insights, proveedor de servicios de tecnología y marketing de flotas, para implementar y apoyar el despliegue de la tecnología de mantenimiento predictivo en tiempo real a las flotas de transporte irlandesas. La plataforma Stratio permite a las empresas de transporte comprender lo que ocurre con los componentes de los vehículos sin necesidad de verlos físicamente. Aprovechando el poder de los datos, Stratio proporciona información en tiempo real a los gestores de flotas a través de una plataforma que recoge, analiza y explica los errores de los vehículos, los fallos de los componentes y los niveles de fluidos o de desgaste que están fuera de las tolerancias de seguridad para predecir los defectos o las averías antes de que ocurran.



NUEVA GENERACIÓN 3+ DE CONTI ECOREGIONAL Y CONTI HYBRID HT3

Continental lanza nuevas mejoras en la Generación 3+: neumáticos que ofrecen un potente rendimiento en carreteras con curvas y montañosas, adaptabilidad para viajes de larga distancia, diseñados para un consumo mínimo de combustible, y, sobre todo, un óptimo desempeño durante todo el año y cualquier clima, gracias al sello 3PMSF. Se trata del Conti EcoRegional HS3+, el Conti EcoRegional HD3+ y el Conti Hybrid HT3+.

Los neumáticos están disponibles en las siguientes dimensiones: 315/70R22.5, 315/80R22.5, 385/55R22.5 y 385.65R22.5 (Conti EcoRegional HS3+); 315/70R22.5 y 315/80R22.5 (Conti EcoRegional HD3+), y 385/65 R 22.5 164K (158L), 385/55 R 22.5 160K (158L), y 385/55 R 19.5 156/J (Conti Hybrid HT3+).





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.



EL GRUPO MONBUS VUELVE A APOSTAR POR ISUZU BUS

El Grupo Monbus ha puesto en marcha 5 nuevas unidades del modelo Citiport de ISUZU que prestan su servicio en Murcia. Se trata de vehículos urbanos de 12 m y piso bajo y una capacidad de hasta 107 pasajeros. Con estos autobuses ya son varias unidades de 4 modelos de la marca en su flota, NovocitiLife, Turquoise, Citibus y Citiport.

AUTOCARES PAYA APUESTA POR IVECO Y FERQUI

El operador, con sede en la isla balear de Formentera, ha adquirido a MEBASA, cocesionario oficial de IVECO, una unidad del modelo 70c18 y la carrocería Sunrise de Ferqui. Cuenta con una capacidad de 28 plazas y maletero, apto para servicios regulares y discretionales.



SOMAUTO ENTREGA UN OTOKAR A AMPSA

Se trata del nuevo Territo. La empresa dispone ya de varios autobuses de la marca Otokar, distribuida por Somauto, los modelos VECTIO T, TERRITO U, ULYSO T y NAVIGO T MEGA. Autocars Marti PI, S.A, es el resultado de la fusión de varias pequeñas empresas con sede en Torroella de Montgrí (Girona).

TEMSA ENTREGA UN MD7 PLUS A AUTOCARES HERMASA

José Ramón Menéndez, área sales manager para zona centro y norte de Marín Ayala, entregó el vehículo, ganador del premio al Midibús del Año 2022 en España, a David Martínez, dueño de la compañía de autobuses de Aragón (a la derecha en la imagen).



RÍAS BAIXAS APUESTA POR VOLVO E IRIZAR

Volvo Group España, SA ha entregado 5 unidades con carrocería Irizar I6S a Rías Baixas, empresa que lleva más de 90 años en el sector del transporte de viajeros por carretera. Del total de unidades, 4 cuentan con chasis B11R4X2430CV y la otra unidad tiene chasis B8R4X2 Coach Top.

EURO STAR BUS ADQUIERE 3 AUTOCARES DE MERCEDES-BEZ E IRIZAR

Euro Star Bus, empresa de transporte de viajeros por carretera que ofrece sus servicios en España y resto de Europa, ha adquirido 3 nuevos chasis OC 500 RF fabricados de la planta de Mercedes-Benz en Sámamo, Cantabria. Su carrocería es modelo Irizar i6.



www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



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



IVECO CC100E25, ANDECAR VI, 37·C·G/HASTA 855RR, CAMBIO MANUAL,RETARDER, TTE. ESCOLAR,EURO V, MATRICULACIÓN 15/06/2012



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



IVECO EURORIDER 380, 56PLAZAS+1+1 +WC,C.SUNSUDEGUI SC7 CAMBIO MANUAL,EURO 5,PREINSTALACIÓN PMR,MATRICULACIÓN 01/04/2014



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

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.



AUTODISTRIBUCION.COM VISITA NUESTRA NUEVA WEB Y SUMÉRGETE EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL



AUTODISTRIBUCIÓN, S.L.
C/ Rafael Barradas, 22,32 Pl.º Ind. Gran Vía Sur 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona). T. +34 93 263 25 12



AUTODISTRIBUCIÓN HISPALIS, S.L.
Antorxo de la Peña Lopez, 5-7 41007 Sevilla T. +34 954 99 96 22



AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.
Carretera de Madrid Km.425 18210 Peligros (Granada) T. +34 958 466 164

¡ENHORABUENA!

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

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:



LLÉVAME A CUALQUIER LUGAR.

Tan versátil como quieras. Así es
el nuevo MAN Lion's Intercity LE.



El nuevo MAN Lion's Intercity LE es el modelo básico flexible dentro del segmento Low Entry que impresiona por su diseño modular. Este vehículo realmente versátil está disponible en tres longitudes y puede configurarse según tus necesidades y las de tus pasajeros, tanto para el transporte urbano como interurbano. Todo ello garantizando una rentabilidad óptima. Descúbrelo en: man.eu/bus

