

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

Año 28. #286.
Septiembre 2022
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



SOLARIS LANZA SU AUTOBÚS ARTICULADO URBINO 18 DE HIDRÓGENO

- En Portada: Competencia apuesta por la liberalización del sector del autobús en rutas de más de 100 Km •
- Reportaje: Abonos de tren gratuitos, nueva piedra en el camino para el autobús • Entrevista: Miguel Ruiz, Presidente de ATUC •

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





A TODO GAS



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Volvemos después de unas vacaciones marcadas por las mayores olas de calor jamás registradas. Dicen los expertos que quizá sea el verano “más fresquito” que volvamos a tener. Esto, sin duda, es la prueba evidente de la necesidad de tomar las riendas para frenar el cambio climático o al menos aminorar sus efectos.

Pero el uso de las energías alternativas al diésel como modo de propulsión, no pasan por su mejor momento. Siempre decimos que volvemos de las vacaciones con las pilas cargadas para afrontar el otoño y el duro invierno, pero este año, llenar esa batería nos ha costado bastante más al bolsillo. El problema de la subida del gasoil también se ha visto acompañada por la histórica subida del gas. Y lo que viene, con Rusia cerrando el suministro, no parece que vaya a mejorar la situación.

¿Cómo hacer frente entonces a la esperada transición energética? ¿Cómo lograr esa obligada movilidad sostenible cuando no es económicamente viable? La respuesta no es fácil y si tuviésemos la respuesta nosotros, nos pondrían una estatua en cada plaza.

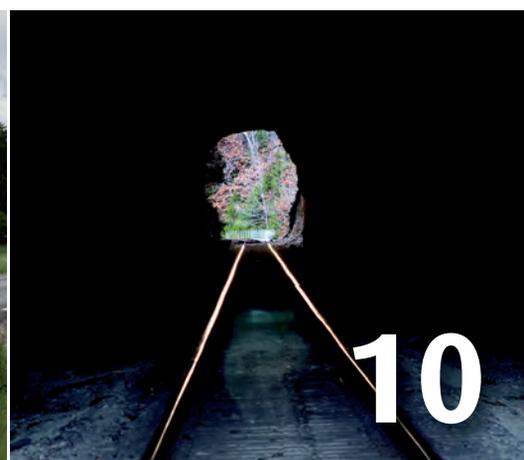
En este número hablaremos de estas y otras preocupaciones del sector, como el agravio comparativo que sufre el autobús con respecto a la gratuidad de los abonos multiviaje de Renfe para sus servicios de Cercanías, Rodalíes y Media Distancia anunciados por el Gobierno y que entrarán en vigor para los meses de septiembre a diciembre. De este modo, se incentiva claramente el uso del ferrocarril, porque en el caso

de los abonos para autobús, tendrán un porcentaje de descuento, pero no serán gratuitos.

Sobre todos los retos a los que se enfrenta el transporte público, se hablará en el Congreso Nacional de ATUC, que se celebra a finales de septiembre. También se celebran este mes el Congreso Green Gas y una nueva edición de IAA en Hanover. Y en octubre, llegará FIAA 2022. De todos estos importantes encuentros daremos cuenta en los próximos números de octubre y noviembre de Viajeros.

Hace años que vivimos al límite, con la sensación de vértigo y de que a cada paso que damos en la escalera, nos ponen un peldaño más. Nos dicen que estamos viviendo un momento de cambio del mundo como lo entendíamos hasta ahora y, ahora, además, tiene que ser cada vez más rápido si queremos que quede alguien para contarlo. Parece mucha responsabilidad para simples mortales. Si antes era difícil, ahora, tocados por una crisis de la que no se ha salido con la pandemia y ahora con la crisis energética y de materias primas que llega con la guerra en Ucrania, se nos antoja toda una proeza.

Y, sin embargo, hay que hacerlo. Las administraciones europeas deben lograr una energía que nos dé la carta de libertad de los conflictos y diferencias políticas mundiales, que sea sostenible y que no nos cueste echar el cierre empresarial o la pobreza generalizada de la población. Y todo eso, rápidamente. Pues vamos a ello, sin perder un segundo.



03 EDITORIAL
A todo gas

18 REPORTAJE
Movilidad sostenible e inteligente con el EQV de Mercedes-Benz

31 REPORTAJE
Media flota de TUBASA es eléctrica

06 EN PORTADA
Competencia apuesta por la liberalización del sector

20 REPORTAJE
Solaris lanza el Urbino 18 Hydrogen

32 REPORTAJE
¿Son seguros los VMP?

10 REPORTAJE
Abonos gratuitos de Renfe, nuevo obstáculo para el autobús

26 ENTREVISTA
David del Olmo, Presidente de AETRAM

34 REPORTAJE
Alerta sobre el exceso de consumo de drogas en las víctimas de accidentes



23 REPORTAJE
EMT cumple 75 años

24 REPORTAJE
TMB cumple 100 años

25 REPORTAJE
TGO cumple 100 años

14 ENTREVISTA
Miguel Ruiz, Presidente de ATUC

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

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





LA CNMC RECOMIENDA LA LIBERALIZACIÓN

COMPETENCIA CONSIDERA QUE DEBEN LIBERALIZARSE LAS RUTAS DE BUS DE MÁS DE 100 KM

EN SU ESTUDIO SOBRE EL SECTOR, LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA HA INDICADO QUE EN ESPAÑA EXISTE MONOPOLIO EN LA MEDIA Y LARGA DISTANCIA Y QUE LA LIBERALIZACIÓN DE ÉSTAS MEJORARÍA PRECIOS, FRECUENCIAS Y CALIDAD DEL SERVICIO

La CNMC propone la liberalización para las rutas de media y larga distancia, tal como ha sucedido en Italia, Francia, Alemania o Portugal, en su “Estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús” (E/CNMC/006/19).

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, señala: “España representa actualmente el mayor mercado europeo que mantiene un sistema concesional en el transporte en autobús de media y larga distancia. Esto supone que empresas privadas prestan el servicio en régimen de monopolio a través de una concesión administrativa que les otorga la explotación en exclusiva de unas determinadas rutas.

La CNMC considera que el contexto actual es idóneo para plantear una liberalización del mercado, tal como indica la tendencia europea. La Comisión Europea ha aprobado una Propuesta para liberalizar los trayectos nacionales superiores a 100 kilómetros. Esta propuesta ha sido aprobada por el Parlamento Europeo y está pendiente de aprobación por el Consejo de la UE.

Además, la situación de las concesiones españolas en términos de caducidad y desactualización y la liberalización en curso del sector ferroviario proporcionan, a juicio de la CNMC, una ventana de oportunidad para reevaluar el sistema concesional y plantear una liberalización del mercado.”

LIBERALIZACIÓN EN EUROPA

En cuanto a la liberalización en el resto de Europa, la CNMC indica: “En los últimos años, países como Alemania, Italia, Francia o Portugal han liberalizado sus servicios interurbanos de transporte en autobús de media y larga distancia. Los resultados han sido positivos para los viajeros: menores precios, un aumento de la conectividad y de las frecuencias y una mejor calidad del servicio. Asimismo, frente a la rigidez del sistema concesional, en un sistema liberalizado las empresas pueden adaptar sus servicios a la demanda con mayor rapidez, crear nuevas rutas o ajustar las existentes.”

SU ANÁLISIS SOBRE EL SISTEMA CONCESIONAL EN ESPAÑA

Por lo que respecta al actual sistema concesional español, Competencia afirma: “Un aspecto esencial del sistema concesional es la posibilidad de que exista competencia por el mercado a través de la licitación de las concesiones. La competencia entre licitadores permite que las concesiones se adjudiquen a las empresas que ofertan las mejores condiciones de calidad y precio para los usuarios y al menor coste para las Administraciones Públicas. Sin embargo, el análisis efectuado por la CNMC sugiere que el sistema concesional español vigente tiene margen de mejora desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente:

- Concesiones caducadas: a finales de 2019, un 52% de las concesiones españolas (estatales y autonómicas) analizadas estaban caducadas
- Recurso frecuente a las prórrogas de las concesiones: en las concesiones estatales y en las de la ma-

yoría de las Comunidades Autónomas, la duración media en 2019 de las concesiones operativas superaba la duración legal máxima de diez años, e, incluso, en algunas CC.AA., los 30 años de media.

- Falta de competencia: existen ventajas de los concesionarios iniciales frente a otros licitadores (por ejemplo, tienen mejor información sobre la rentabilidad de las rutas), hay una eleva la conflictividad judicial y las condiciones de los pliegos de licitación limitan competencia en los concursos."

RECOMENDACIONES DE LA CNMC

"La CNMC propone una batería de recomendaciones para mejorar la competencia en el sector, la eficiencia, la calidad y los precios de estos servicios.



PARA LAS RUTAS NO LIBERALIZADAS, LA CNMC RECOMIENDA MEJORAR EL DISEÑO DE LAS LICITACIONES Y DE LA GESTIÓN DE LAS CONCESIONES

Respecto a la liberalización:

1. Liberalizar los servicios de transporte de viajeros en autobús para distancias superiores a 100 kilómetros.
2. Establecer un organismo regulador independiente, que supervise el proceso de liberalización y resuelva posibles conflictos.

Respecto a los trayectos que no queden liberalizados:

3. Mejorar el diseño de los pliegos de licitación, para eliminar barreras a la competencia y asegurar una gestión eficiente de las concesiones restantes.
4. Asegurar una adecuada gestión de las concesiones: licitar las que estén caducadas, liberalizar las concesiones caducadas tras dos años desde su caducidad si no se ha convocado un nuevo concurso y únicamente recurrir a las prórrogas en situaciones excepcionales.
5. Mitigar las ineficiencias asociadas al sistema concesional: reforzar las obligaciones de transparencia de los concesiona-

GRAND ISUZU TORO



COMPACTO

8,5m. de longitud



FIABLE

Motor Cummins 210CV
Caja de cambios ALLISON



VERSÁTIL

Clase II y Clase III
37 pasajeros
Maletero 4,6m³

Mobility Bus Spain S.L.

Distribuidor oficial de Isuzu Bus en España y Portugal

Av. de Córdoba nº13, P.I.La Carrehuela, Nave 4, Valdemoro, Madrid

+34 609 108 656 | info@mobilitybus.es | www.mobilitybus.es



ISUZU BUS
Distribuidor oficial para España y Portugal

Estudio sobre el transporte interurbano de autobuses

CNMC COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

VARIOS PAISES EUROPEOS HAN ABIERTO SUS MERCADOS A LA COMPETENCIA CON ÉXITO



MENORES PRECIOS



MÁS FRECUENCIAS Y MÁS CONEXIONES



MEJOR CALIDAD DEL SERVICIO

EN ESPAÑA OPERA UN SISTEMA CONCESIONAL



La Administración estatal las opera



El titular de la concesión opera tras un monopolio

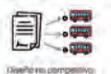
PERO TIENE MARGEN DE MEJORA



Retraso en la adjudicación de licitaciones



Prórrogas frecuentes en las concesiones



Diseño no consensuado de pliegos de licitación



Información ineficiente y selección ineficiente

¿QUÉ RECOMIENDA LA CNMC?



#1 LIBERALIZAR LOS SERVICIOS MÁS DE 100 KM



#2 MEJORAR EL DISEÑO DE LOS PLIEGOS DE LICITACIÓN



#3 ASEGURAR LA ADECUADA GESTIÓN DE LAS CONCESIONES



#4 MITIGAR LAS DEFICIENCIAS ASOCIADAS AL SISTEMA CONCESIONAL

rios; impulsar una reforma del marco institucional para contar con una representación equilibrada de todos los agentes involucrados (incluyendo las asociaciones de usuarios y las de operadores de menor tamaño); fortalecer la cooperación interterritorial entre las administraciones públicas; reducir las restricciones a la operación de servicios conexos, como los turísticos o especiales.”

ANETRA, SATISFECHA POR EL INFORME DE LA CNMC A FAVOR DE LA LIBERALIZACIÓN

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares valora muy positivamente las conclusiones del informe de Comisión Nacional del Mercado de los Mercados y la Competencia, que recomienda liberalizar el transporte de viajeros en autocar en distancias de más de 100 Km, porque incide en “evitar desventajas competitivas que distorsionen la libre competencia”. La liberalización es una de las reivindicaciones que ANETRA viene haciendo desde hace años.

Para ANETRA este informe no solo aboga por la liberalización de determinados trayectos, que “para nosotros es un primer paso, sino que pone sobre la mesa justificar y cuantificar las Obligaciones de Servicio Público (OSP), garantizando la metodología y transparencia de estas sin discriminar y distorsionar la compe-

tencia entre las distintas opciones de movilidad disponibles para los usuarios”.

Para ANETRA es “también muy importante el hecho de que incide sobre las subvenciones cruzadas entre las concesiones y los servicios comerciales con el fin de evitar desventajas competitivas y subsidios que distorsionen la libre competencia, algo que se viene denunciando desde la asociación hace años. Así mismo trata de la necesidad para promover la competitividad, de la existencia de operadores de menor tamaño, fomentar la división en lotes y relajar los requisitos de solvencia técnica y económica exigidos, algo que favorece a las Pymes a las que representamos y por lo que reiteradamente hemos interpuesto demandas”.

CONFEBUS CONSIDERA QUE YA HAY COMPETENCIA EN EL SISTEMA CONCESIONAL

CONFEBUS, valora positivamente las conclusiones del estudio en todos los aspectos relativos a los pliegos de las concesiones y la mejora de la eficiencia y la competitividad en las mismas, sin embargo, considera que la propuesta de liberalización de los trayectos de más de 100 kilómetros no se ajusta a las necesidades del mercado español, ya que en su opinión pondría en peligro el servicio de transporte para miles de personas. Coincide con la CNMC en la “necesaria renovación de las concesiones y el refuerzo del carácter excepcional de las prórrogas.” Desde CONFEBUS ya se viene poniendo de manifiesto desde hace años la necesidad de mejorar el diseño de los pliegos de las concesiones, de forma que se favorezca la concurrencia empresarial y se refuerce la cooperación interterritorial.

En cuanto a la colaboración público-privada para alcanzar un diseño más eficiente de la red, indica la Confederación que ya es “considerada por otra parte por la Unión Europea como una de las más tupidas del continente y con más capilaridad, alcanzando prácticamente a la totalidad de los territorios.” Aunque coincide con las recomendaciones de la CNMC, no considera que el sistema concesional sea un monopolio, sino todo lo contrario, ya que “el sector ya está liberalizado, puesto que a las licitaciones públicas se pueden presentar todas las empresas”. Señala además, que “en otros países europeos, los operadores han abandonado las conexiones rurales y entre pequeñas poblaciones por su falta de rentabilidad”. “La apertura de las líneas “rentables”, que sostiene el sistema, haría que el conjunto de la red se viniera abajo y se precisarían fuertes subvenciones (más de 500 M€ al año en el caso de las líneas de titularidad estatal)” para evitarlo. “En los mercados de transporte de viajeros por carretera que se han liberalizado como Reino Unido, Alemania, Francia o Italia ya están dominados por una sola empresa, o empiezan a estarlo, o se han concentrado en pocas manos”, afirma Confibus. “El modelo de competencia regulada es un modelo que se ajusta plenamente al derecho de la Unión”, añade.

LA CNMC TAMBIÉN RECOMIENDA ELIMINAR RESTRICCIONES EN OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE, COMO LOS DISCRECIONALES, TURÍSTICOS O DE USO ESPECIAL



EL BAJO CONSUMO, EL SILENCIO Y LA SEGURIDAD.

HAY COSAS QUE MERECE LA PENA POTENCIAR

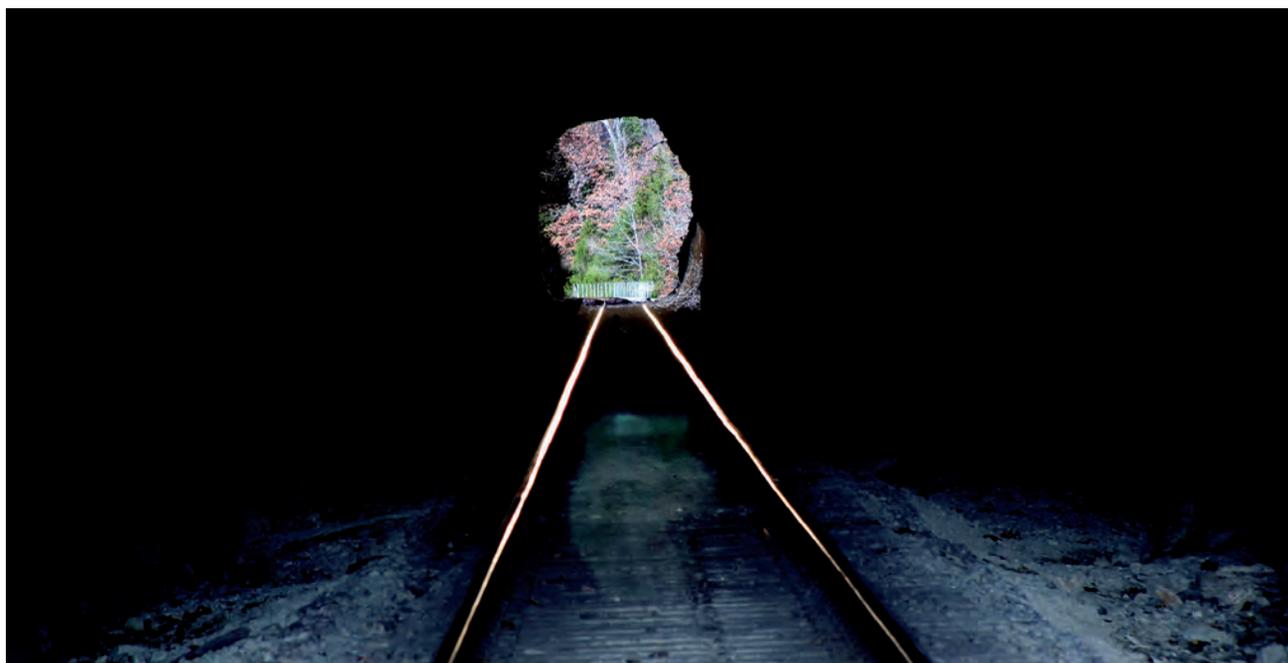
NUEVA GENERACIÓN **CITYWIDE**, EL BUS HÍBRIDO MÁS POTENTE DEL MERCADO.

El futuro del transporte urbano pasa por tecnologías más limpias y respetuosas. Pero también por reforzar su autonomía y capacidad. Por eso el Scania CityWide híbrido es el más potente de su clase, con 360 CV, a los que une ser el más bajo en consumo y emisiones, el que tiene menor ruido de pasada (R51-03) y su nuevo ADAS, el sistema de seguridad con asistencia al conductor más avanzado de la industria. Todo lo necesario para recorrer la ciudad una y otra vez, con el mínimo impacto.



scania.es

SCANIA



NUEVA PIEDRA EN EL CAMINO: ABONOS DE TREN GRATIS

CONFEBUS DENUNCIA DISCRIMINACIÓN POR LA GRATUIDAD DE ABONOS DE RENFE

SEGÚN LA CONFEDERACIÓN SE DA UNA DOBLE DISCRIMINACIÓN, A LOS TERRITORIOS QUE NO TIENEN FERROCARRIL Y A LAS EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS

CONFEBUS ya se ha puesto en contacto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como con los grupos parlamentarios, los representantes de los trabajadores y los responsables de las autonomías más afectadas por la medida, para trasladarles la preocupación del sector ante este anuncio y sus graves consecuencias

AGRAVIO COMPARATIVO Y DISCRIMINACIÓN

La Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, considera que la gratuidad de los abonos de RENFE, que anunció el presidente del Gobierno en el debate del Estado de la Nación, supone “un agravio comparativo y una doble discriminación. Se aplicará esta medida desde el 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2022 en todos sus títulos

multiviajes, salvo el billete ida y vuelta, para sus servicios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia.

Por un lado, esta medida da un tratamiento diferenciado a los territorios que tienen ferrocarril sobre los que no lo tienen y por otro, prima a un modo de transporte frente al autobús, que es el transporte que más viajeros mueve y mayor número de poblaciones conecta diariamente en nuestro país. CONFEBUS cree que el Ejecutivo está incurriendo en una práctica que puede suponer competencia desleal de un operador público frente a muchas empresas privadas, que prestan el servicio público de transporte.”

Desde la confederación se indica que “si esta medida llega a ponerse en marcha tendría unas consecuencias nefastas para las empresas de transporte de viajeros por carretera, ya que se desplazará la demanda en todos los corredores coincidentes con el ferrocarril, demanda que será difícil de recuperar una vez se haya eliminado la medida. Con esta decisión, de no ampliarse a todo el sistema de transporte público, se dañaría más aún a un sector que ya se encuentra en una situación muy complicada tras el impacto que supusieron las medidas de restricción de la movilidad provocadas por la pandemia del

COVID, y que aún no ha recuperado los niveles de demanda pre-pandemia. Desde 2020, han desaparecido más de 280 empresas y las que sobreviven, son menos de 3.000 (2.857), y acumulan una gran cantidad de deuda. A todo esto, hay que sumar las consecuencias del extraordinario incremento del precio de los combustibles, que está teniendo un enorme impacto en las cuentas de resultados de las empresas del sector”.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS afirma que “este anuncio es un ‘palo en la rueda’ de un sector estratégico y que garantiza en muchos territorios, especialmente de la España rural y más despoblada, el derecho fundamental a la movilidad y el acceso a servicios básicos del Estado del Bienestar, como son la educación, la sanidad y el trabajo”.



FECAV VE COMPETENCIA DESLEAL EN LOS ABONOS GRATUITOS DE RENFE

El Presidente de FECAV, **José María Chavarría**, ha apuntado que es “Una medida, entendemos, poco estudiada y discriminatoria para las empresas de nuestro sector y para las personas y comarcas -que son la mayoría- en las que el único modo de transporte es el autobús interurbano”. En este sentido, el sector se muestra preocupado por el hecho de que una rebaja del 100% del precio sólo para un modo de transporte “margina a una parte de la población y, además, puede generarse un traspaso de viajeros que debilitará, incluso más, la viabilidad de las empresas del sector.”



Chavarría ha remarcado que “Si el gobierno del Estado dispone de partida presupuestaria suficiente, podría resultar más conveniente realizar inversiones para incrementar las frecuencias de bus y tren por toda Cataluña, sin tener que discriminar a ningún segmento de la población ni a ninguna parte del territorio”. Y también ha explicado que “El bus llega a toda Cataluña y es el medio de transporte más utilizado en todo el territorio. Una rebaja de hasta un 50% es una iniciativa provechosa para todos, que ayuda a la sociedad y, obviamente, es necesario ayudar a las familias a sobrevivir en esta situación tan compleja. Sin embargo, es necesario tomar conciencia del déficit que se generará, si es gratuito. Nosotros defendemos el modelo alemán: descuentos medidos en el tiempo, acompañados de incrementos de frecuencias, multimodal y con garantía de refuerzos en horas punta”.

EL SINDICATO LIBRE DE TRANSPORTE, SLT PIDE LA GRATUIDAD DEL AUTOBÚS

“Desde SLT pedimos al Gobierno que la medida para hacer gratuitos los servicios de RENFE entre sep-

COMPETENCIA DESLEAL PARA EL SECTOR DEL AUTOBÚS Y DISCRIMINACIÓN DE LAS ZONAS SIN TRANSPORTE FERROVIARIO, SON LAS DOS PRINCIPALES PROTESTAS

tiembre y diciembre en los trenes de cercanías y media distancia se extienda también a los autobuses. El gobierno tiene la obligación de evitar un problema de competitividad desleal entre ambos sectores, deslealtad que conllevaría la ruina del sector y la pérdida de 80.000 puestos de trabajo. Nos tememos que, ante la gratuidad de los servicios ferroviarios, los usuarios que actualmente utilizan el autobús pero que cuenten con servicios que presenten rutas similares en tren cambien de medio de transporte. Esta situación vaciaría los autobuses para saturar los trenes en las horas punta del día, ya en exceso congestionadas de por sí. De no extender estas medidas al autobús se producirán consecuencias imprevisibles.”

El SLT indica también que “el autobús es el transporte que más personas mueve y mayor número de barrios, sobre todo humildes, poblaciones y urbes conecta diariamente en España, contexto que resalta la injusticia que supone dar un tratamiento diferenciado a los territorios que cuentan con ferrocarril en contra de los que no lo tienen, como es la España vaciada, a la vez que se otorga una gran ventaja al tren frente al autobús”.

CCOO Y UGT PIDEN TAMBIÉN LA GRATUIDAD DE TODOS LOS TRANSPORTES PÚBLICOS

CCOO no está en contra de la gratuidad del ferrocarril, sino que considera que debe aplicarse a todo el sistema de transporte, sea en tren o en autobús. Por su parte, UGT también ve que esta medida puede tener consecuencias muy negativas para el autobús, ya que según las estimaciones del Gobierno, el incremento de la demanda de estos servicios ferroviarios tras la puesta en marcha de la gratuidad del abono de tren, crecería un 15%. El sindicato cree que se producirá una bajada de demanda del autobús a favor del ferrocarril.





EL TRANSPORTE RURAL, DISCRIMINADO

EL MUNDO RURAL SE QUEDA SIN SUBVENCIONES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

ASOCIACIONES Y FEDERACIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO RECHAZAN EL ANUNCIO DEL GOBIERNO DE ESPAÑA DE SUBVENCIONAR ALGUNOS ABONOS POR "INEFICAZ Y ALTAMENTE DISCRIMINATORIO CON LA CIUDADANÍA NO METROPOLITANA"

Ante los recientes anuncios del Gobierno de España sobre el subsidio temporal a los abonos multiviaje (50%) y al tren de cercanías y regional (100% = gratuidad total), las asociaciones y federaciones de empresas y gestores de transporte público Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (FEDINTRA), Alianza por la Movilidad Sostenible y la Innovación Rural (AMSIR.org), Asociación Regional del Transporte Escolar de Extremadura (ARTEX) y Asociación Provincial del Transporte de Málaga (APETAM), han transmitido que siempre darán la bienvenida a "cualquier medida que refuerce y haga más competitivo el transporte público frente al transporte individual", pero creen que "las medidas anunciadas no lo mejorarán sino que empeorarán sus actuales problemas estructurales" por ser "una grave discriminación según el lugar de residencia", ya que el tren y los abonos multiviajes existen sólo en una pequeña parte del territorio español. Consideran que "representan un golpe mortal a los operadores de transporte por carretera en zonas no metropolitanas por no existir ahí abonos y por la competencia desleal de los trenes subvencionados" y que esto "provocará el colapso final del transporte público no metropolitano, herido ya de muerte por lustros de desidia de las administraciones competentes que no crearon sistemas adecuados de gestión y financiación del transporte público comarcal." Y concluyen en su comunicado que "puesto que España, a diferencia de otros países europeos, carece de un sistema integral e intermodal de transporte público fuera de las

áreas metropolitanas, actualmente no existe capacidad para proporcionar los servicios de movilidad necesarios a toda la ciudadanía en igualdad de condiciones. Por tanto, las medidas anunciadas son ineficaces y altamente discriminatorias."

El presidente de AMSIR.org, Rainer Uphoff, explica las propuestas para alcanzar "un modelo de transporte público integral en el que el ferrocarril y el transporte por carretera se gestionen como un único sistema sinérgico a través de Obligaciones de Servicio Público (OSPs) intermodales adecuadamente financiadas para así poder construir un sistema de transporte público de calidad, competitivo con el coche privado, en todo el territorio español." Solicitan a corto plazo el reparto igualitario de las subvenciones anunciadas para todo el territorio y concesionarios, con prioridad para las zonas con "reto demográfico", así como compensar a los concesionarios que se vean afectados por "la competencia desleal de la gratuidad del tren". A medio plazo, unos 5 años, debería crearse un sistema integrado e intermodal de transporte público que pasa por "Regionalizar la gestión del transporte ferroviario autonómico, preparando licitaciones para las Obligaciones de Servicio Público (OSPs) a partir de la liberalización obligatoria a partir de 2028; Desarrollar los nuevos mapas concesionales de transporte por carretera como OSPs intermodales en coordinación con dichas futuras OSPs ferroviarias regionales; y Poner en marcha las correspondientes estructuras de gestión y financiación, necesarias para garantizar el funcionamiento en red, creando conectividad garantizada y sinérgica tren-carretera.



ANETRA DEFIENDE LA LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO

ESA Y OTRAS CUESTIONES SE HABLARON EN SU ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DE JULIO

EL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL NUEVO MAPA CONCESIONAL FUERON ALGUNOS DE LOS TEMAS TRATADOS

La Asamblea de Representantes de la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA), celebrada el 13 de julio, ha analizado la situación e inquietudes que tienen a nivel regional y nacional las empresas de transporte de viajeros por carretera, y la necesidad de hacer frente a todas las actuaciones que sean anticompetitivas y que coarten la libertad de mercado. El presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero, ha presentado cuales han sido las acciones que desde la asociación se han llevado a cabo en los últimos meses, desde el último encuentro del mes de marzo, con respecto, sobre todo, al anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, así como sobre el Nuevo Mapa Concesional (NMC).

En su informe, Pedrero ha expresado las inquietudes que tiene el sector de cara al futuro, y la decisión, por parte de la asociación de seguir defendiendo ante las instancias que corresponden todo aquello que se presente como una operación que vaya contra la libre competencia.

SOBRE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Respecto al borrador del anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible, se ha informado a los asistentes, de la serie de alegaciones que se han pre-

sentado al mismo, ya que se considera que sólo se favorece, con su aplicación, a las grandes empresas, en detrimento de las Pymes y autónomos del sector discrecional, regular de uso especial y turístico, a las que se corta su posibilidad real de acceder al mercado, así como de ejercer su actividad de transporte de viajeros sin tantas restricciones.

SOBRE EL NUEVO MAPA CONCESIONAL

Otro tema abordado en el encuentro, al que han asistido representantes de las diferentes asociaciones regionales afiliadas a ANETRA, ha sido el del NMC, y como el borrador presentado vuelve a incidir en el mismo fin, el de favorecer a las grandes empresas, al reducir de 966 a 510 el número de rutas atendidas, dejando fuera zonas rurales, y pasar de 79 a 22 los contratos.

APUESTA POR EL LIBRE MERCADO PARA EL SECTOR DEL AUTOBÚS

Inciendo sobre ambas actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), el presidente ha relatado su comparecencia ante la Comisión del Congreso de Diputados en esa materia el pasado 29 de junio, donde expuso que era el momento idóneo para que se llevase a cabo la apertura del mercado. La liberalización de este, tal y como ya se ha hecho, con buenos resultados, en los países del entorno.



EL USO OBLIGATORIO DE MASCARILLA “ESTIGMATIZA AL TRANSPORTE PÚBLICO Y DIFICULTA SU RECUPERACIÓN”

MIGUEL RUIZ, PRESIDENTE DE ATUC

ESTE AÑO, EL CONGRESO DE ATUC SE CELEBRA EN MADRID. EN ÉL SI HABLARÁ DEL FUTURO Y RETOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO A MEDIO PLAZO. DE ELLO Y DE LOS TEMAS QUE ACTUALMENTE AFECTAN A LOS SERVICIOS METROPOLITANOS, HABLAMOS CON EL PRESIDENTE DE ATUC

En primer lugar, en lo que se refiere al nuevo Congreso de ATUC, ¿qué destacaría de su programa?

El congreso de este año tiene como objetivo centrar nuestra atención en el medio plazo, poniendo el año 2030 en el horizonte. Por un lado lo haremos mirando hacia el interior de las empresas con una conferencia del prestigioso profesor del IESE Luis Huete; a continuación dirigiremos la atención hacia nuestro cliente y su comportamiento en relación con el transporte colectivo de la mano de David Lois, profesor de psicología social de la UNED; y terminaremos con la intervención de Alfonso Gil, senador y expresidente de la Comisión de Movilidad Sostenible de la FEMP, que nos dará su visión del futuro de la movilidad desde el punto de vista del municipalismo. Como ya es habitual, la mañana del viernes se completará con una mesa redonda, que este año versará sobre un asunto tan crucial como es el del talento: su captación, desarrollo y retención.

Además, con el fin de aumentar el protagonismo de los modos ferroviarios, este año hemos programado, para día de la Asamblea por la mañana, una

“LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE VA A RESULTAR UN INSTRUMENTO TREMENDAMENTE ÚTIL Y PROPORCIONARÁ UNA ESTRUCTURA SOBRE LA QUE SE PODRÁ PONER EN PRÁCTICA UN MODELO DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DONDE ESTÉN CLARAMENTE DETALLADAS LAS FUNCIONES DE LOS TRES NIVELES DE ADMINISTRACIÓN”

jornada monográfica dedicada a la digitalización en dichos modos, la cual está suscitando mucho interés.

¿Ha recuperado demanda el transporte colectivo? ¿Sigue estando lejos de las cifras anteriores a la pandemia?

Afortunadamente, si bien todavía no al 100%, la demanda se está recuperando. La verdad es que estamos preocupados en cómo esta promoción de los bonos y títulos multiviaje que se está realizando por parte del Gobierno pueda afectar al volumen de viajeros y si el sistema será capaz de hacer frente a la demanda generada evitando la creación de tensiones.

¿Por qué cree que el transporte público sigue siendo el único sector, además de hospitales y farmacias, en el que es aún obligatorio el uso de la mascarilla? ¿Cómo ha perjudicado esto a su recuperación?

No podemos entender, y así lo hemos hecho saber tanto al Ministerio de Sanidad como a las consejerías del ramo de las distintas comunidades autónomas, la situación que se está dando en relación con las mascarillas y los protocolos de limpieza. Sobre estos últimos, es imposible entender que se nos obligue a desinfectar 15.000 vehículos todos los días con unos materiales muy agresivos, cuando está demostrado científicamente que la probabilidad de contagio por contacto de superficies es extremadamente pequeña.

Sobre las mascarillas, también nos resulta imposible entender por qué en el 90% de los países europeos hace tiempo que se eliminó la obligatoriedad y nosotros en cambio tenemos que continuar con su uso. Esta norma estigmatiza de manera absolutamente estéril al transporte público y dificulta su recuperación total.

Ante el anuncio del Gobierno de la aplicación de descuentos en los billetes multiviaje entre septiembre y diciembre,



fiaa 

Feria Internacional del Autobús y del Autocar



Un nuevo concepto de movilidad.

**18-21
Oct
2022**

**Recinto Ferial
ifema.es**

 **IFEMA
MADRID**

SOBRE LA GRATUIDAD DE LOS ABONOS DE CERCANÍAS Y RODALIES, RUIZ INDICA QUE “LA SITUACIÓN GENERADA POR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE EN CERCANÍAS Y LA ALTERNATIVA EN EL MODO AUTOBÚS CARECE ABSOLUTAMENTE DE SENTIDO. SE DEBE BUSCAR UNA SOLUCIÓN PARA TRATAR DE ELIMINAR EL DAÑO QUE ESTA SITUACIÓN VA A GENERAR EN LOS OPERADORES METROPOLITANOS AFECTADOS, TAMBIÉN EN LOS URBANOS”

¿considera que será posible aplicarlo a tiempo, han llegado a tiempo los fondos para aplicar esa bajada de precios?

Sin ninguna duda, desde el punto de vista técnico, las empresas estarán listas para aplicar el descuento el 1 de septiembre. En relación con los fondos, según la orden ministerial, está previsto que sean transferidos hacia el mes de octubre, o puede que más tarde, lo que significará de nuevo tensiones de tesorería para las empresas operadoras.

En cuanto a la gratuidad de estos títulos para Cercanías y Rodalies, ¿considera justo que los servicios metropolitanos operados con autobuses tengan menores descuentos? ¿Puede suponer una nueva bajada de la demanda de pasajeros?

La situación generada por el Gobierno en relación con el transporte en Cercanías y la alternativa en el modo autobús carece absolutamente de sentido. Lo lógico es que en aquellos trayectos en los que ambos servicios se superponen, y a igualdad de condiciones, el usuario elegirá el modo que no tiene coste. Se debe buscar una solución para tratar de eliminar el daño que esta situación va a generar en los operadores metropolitanos afectados, también en los urbanos, los cuales son muchos. En cualquier caso, está por ver cuál será la reacción final del ciudadano en relación con el incremento de uso del Cercanías el tiempo que finalmente estará en vigor esta medida y la afectación final al reparto modal tras su desaparición.

¿Para cuándo estará finalmente lista la Ley de Movilidad Sostenible y cómo mejorará la financiación de los operadores de transporte público?

Según se nos ha dicho en repetidas ocasiones, la intención del Gobierno es que la ley entre en el Congreso antes de fin de año. En lo que se refiere a financia-

ción, esta Ley va a resultar un instrumento tremendamente útil y proporcionará una estructura sobre la que se podrá poner en práctica un modelo de financiación del transporte público donde estén claramente detalladas las funciones de los tres niveles de administración. ATUC promovió este asunto hace más de una década, y es un ejemplo de cómo una asociación puede conseguir los objetivos de sus asociados de una forma profesional y organizada.

En cuanto a los Fondos Next Generation, ¿están los asociados de ATUC solicitando esas ayudas europeas para sus proyectos? ¿Alguna iniciativa que destacar?

Conviene recordar que finalmente quienes presentan las solicitudes son los ayuntamientos y no las empresas, pero sin ninguna duda nuestras empresas asociadas están y han estado tremendamente implicadas para la consecución de estos proyectos. Según informa el MITMA, la totalidad de los fondos disponibles para temas de movilidad urbana y metropolitana para el año 2022 han sido asignados y hay una gran cantidad de iniciativas relacionadas con el transporte colectivo de todo tipo. Basta con repasar la lista de proyectos aprobada, la cual contempla propuestas de digitalización, de electrificación, de zonas de bajas emisiones, etc.

Esos fondos pretenden impulsar la sostenibilidad y la digitalización. ¿En qué punto se encuentran las flotas españolas de autobús en lo que a vehículos “cero emisiones” se refiere?

Muchos de los operadores de nuestro país han sido proactivos y han adoptado vehículos limpios mucho antes de que existiera ningún requerimiento legal para ello. En España prácticamente existe el mismo número de autobuses de GNC (vehículo limpio según la definición de la Unión Europea) que propulsados por motores diésel. Por otro lado, se cumple escrupulosamente la normativa para la renovación de flotas y los porcentajes que de vehículos limpios exige. En la transposición de la normativa europea, las motorizaciones de GNC quedaron excluidas como fuente de energía limpia, algo que sí que se contempla en la legislación original de la Unión Europea, lo cual también ha sido ratificado recientemente, dada la situación de precios y de disponibilidad de los productos energéticos. Por lo tanto, en nuestra opinión se debería poder diversificar al máximo las tecnologías disponibles para evitar una dependencia excesiva de la electricidad.

¿Es la electrificación algo viable en los plazos marcados?

La electrificación es algo que sin ninguna duda ha venido para quedarse. Con más o menos utilización del hidrógeno, pero ha venido para quedarse, ya que es imperativa la eliminación de las emisiones en nuestras ciudades y áreas metropolitanas. Otro tema que ahora está en discusión en todos los niveles es el de los plazos, precisamente por la volatilidad existente en los mercados energéticos.





ATUC EN EL VI FÓRUM TIC TRANSPORTE

ES UN FORO SOBRE INNOVACIÓN, TENDENCIAS Y RETOS DE LA MOVILIDAD

EN LA APERTURA DEL EVENTO, ORGANIZADO POR INETUM ESPAÑA, JUNTO A GUNNEBO Y DYNATRACE, MIGUEL RUIZ, PRESIDENTE DE ATUC, HABLÓ SOBRE EL VALOR ESTRATÉGICO DE LOS FONDOS NEXT GENERATION PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Comenzó refiriéndose a la grave crisis que atraviesa el sector del transporte colectivo a raíz de la pandemia. A pesar de la recuperación vivida en casi todos los sectores, no ha sido así en las demandas del transporte público, que siguen sin estar a la altura de antes del confinamiento. “Somos uno de los pocos lugares donde todavía es obligatorio llevar mascarilla y eso nos ha estigmatizado”, afirmó. También trató el crecimiento nunca visto de los precios de la energía y combustibles, que “no se pueden repercutir en la tarifa de los billetes en una situación de inflación como la actual”, indicaba. “No quiero decir que estamos en una situación catastrófica, pero próxima a ella sí”.

Ruiz recordó que todo ello viene a dañar a un sector que sigue esperando una estabilidad económica que nunca ha tenido a falta de una Ley de Financiación del transporte público que fije unos principios estables para un sector “que es deficitario en España y en todos los países del mundo”, matizó. Y añadió que ese problema “se puede solucionar si todo va bien, el año que viene”, con la Ley de Movilidad que está en marcha en nuestro país. Destacó que en toda esta incertidumbre que rodea al sector, ha pasado algo bueno: los fondos Next Generation. “Vienen a dar aire fresco, van a ayudar mucho al transporte público y nos tienen muy animados. Es un valor estratégico para nuestras empresas que tendremos que saber aprovechar porque va a permitir transformarlas”, decía.

Hay tres grandes grupos en los fondos Next Generation: inversión en activo fijo, material móvil y digitalización. En la primera partida están los proyectos de Zonas de Bajas Emisiones, la inversión en carril bus, carril bici, priorización de transporte público, aparcamiento disuasorio, entornos peatonales, adaptación de cocheras a los vehículos eléctricos... El segundo paquete trae ayudas para la compra de autobuses eléctricos de baterías y de hidrógeno. Desde ATUC son bienvenidas, pero ha considerado siempre que esas ayudas son insuficientes porque apenas cubre un tercio del coste de los vehículos eléctricos y ni una quinta parte de lo que cuesta uno con propulsión de hidrógeno. Sobre el giro hacia la electromovilidad, lanzaba preguntas sobre si es adecuado que toda la flota tenga ese tipo de propulsión y si los operadores van a poder cargar todos sus vehículos, si habrá suministro suficiente.

El paquete de la digitalización es el que más va a modernizar las flotas. Ayudará a impulsar los servicios MaaS, el billeteaje, la videovigilancia, las marquesinas inteligentes, conteo de viajeros y control de aforo, información embajada, sistemas de comunicación embarcados, gestión de la red, del mantenimiento... “Esto va a transformar España. Estos fondos nos van a poner a la cabeza mundial de otras potencias de transporte, dar un salto cualitativo y cuantitativo”, aseguró. También explicó algunos proyectos conjuntos entre diferentes empresas de transporte colectivo de varias ciudades españolas que han conseguido parte de esos fondos. “Una de las mejores cosas de ATUC es que las empresas no competimos, no tenemos rivalidad entre nosotros, sino que compartimos soluciones”, finalizó.



MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE CON EL EQV DE MERCEDES-BENZ

ELECTROMOVILIDAD Y DIGITALIZACIÓN AL SERVICIO DEL PROFESIONAL DEL TRANSPORTE

DENTRO DE LA GAMA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS MERCEDES-BENZ, ENCONTRAMOS EL MODELO EQV QUE, CON SU AMPLIA VARIEDAD DE SERVICIOS DIGITALES, SE CONVIERTE EN UN GRAN ALIADO DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE Y EN ESPECIAL PARA LOS SERVICIOS VTC

En un entorno en el que se impone la movilidad cero emisiones y en el que los costes son cada vez más elevados para los profesionales del transporte, este vehículo de propulsión 100% eléctrica se caracteriza por su gran autonomía y la facilidad de recarga pero también por incluir muchas opciones de conectividad que harán más fácil y rentable el trabajo diario.

Todo ello con el confort y la seguridad que garantiza la marca Mercedes-Benz. Se pueden elegir diferentes paquetes de diseño exterior e interior para configurar el vehículo de manera exclusiva, además de contar de serie con numerosos sistemas de seguridad de última generación. Cabe des-

tañar que incluye el avanzado sistema multimedia Mercedes-Benz User Experience (MBUX) desde donde el conductor puede controlar muchas de las funciones del vehículo con la ayuda de la inteligencia artificial incluida en este innovador sistema que es capaz de aprender los gustos y preferencias del cliente.

El EQV, con poco más de 5 metros (5.140 mm la versión larga y 5.370 mm la extralarga) y capacidad hasta 8 personas, tiene más de 350 Km de autonomía y cuando necesitamos volver a cargar el vehículo ofrece la posibilidad de recarga tanto en la base de la empresa como en estaciones de servicio, centros comerciales, hoteles... La batería está lista en 45 minutos si el vehículo se enchufa a un cargador rápido.

LA CONECTIVIDAD COMO VALOR AÑADIDO

En el ecosistema de la movilidad eléctrica Mercedes-Benz, la conectividad permite a la marca ofrecer vehículos con un nivel de digitalización que hace posible que el profesional del transporte disfrute de multitud de servicios diseñados específicamente para que su negocio sea más rentable y competitivo. De ello se encarga Mercedes me a través de Mercedes me Connect.

MERCEDES ME CONNECT

El objetivo de la conectividad es hacer la vida más fácil a los profesionales comunicando su vehículo con

un amplio abanico de servicios digitales que van a permitir tener siempre información útil para mejorar el confort, la seguridad y el mantenimiento. Los productos digitales de Mercedes me connect ofrecen funciones prácticas y versátiles.

Al reducir el volumen de trabajo y mejorar la planificación, estas soluciones digitales hacen que la empresa sea más eficiente. La información en tiempo real permite la máxima transparencia y gracias a las funciones incorporadas en el sistema MBUX, el vehículo se transforma en un asistente en sí mismo.

Ahora es posible utilizar el smartphone para controlar esas funciones desde el vehículo o a distancia, y para modificar los ajustes

MERCEDES ME

Con Mercedes me Apps es posible conectarse cómodamente con el smartphone a toda esa información. Con esta plataforma digital se puede también contratar servicios y gestionar los ya activados.

¿CÓMO USAR LOS SERVICIOS DIGITALES MERCEDES?

Para entrar en el mundo digital de Mercedes-Benz tan sólo ha que registrarse en el portal Mercedes me y en las aplicaciones Mercedes me App para vincular el vehículo. Una vez hecho, se pueden elegir los servicios digitales disponibles. En Mercedes me Store están disponibles todos los productos digitales de la marca para cada modelo de un modo fácil e intuitivo.

¿QUÉ INFORMACIÓN NOS PUEDE DAR

MERCEDES ME APP?

Con la aplicación podremos saber el estado real del vehículo en todo momento: ¿están las ventanillas y



las puertas realmente cerradas? ¿La presión de los neumáticos es la correcta? ¿Cuánta autonomía me queda? ... Pero también nos da acceso a otro tipo de información, como el próximo mantenimiento, o nos deja concertar directamente la cita gracias a Mercedes me Service.

MERCEDES-BENZ ESERVICECARE PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

El EQV cuenta con un paquete de mantenimiento integrado de serie que garantiza las máximas prestaciones y fiabilidad durante cuatro años. El mantenimiento periódico, siguiendo las especificaciones del fabricante, unido a la inspección de los componentes de alto voltaje, y demás funciones de tu vehículo, evitará gastos en reparaciones innecesarias, reduciendo así al mínimo el tiempo de inactividad y garantizando el mayor valor final del vehículo.

También cuenta con certificado de garantía de batería gratuito que cubrirá los gastos de avería de la batería de alto voltaje durante ocho años o hasta 160.000 km. Además, se garantiza un contenido de energía mínimo.

MERCEDES ME CHARGE, PRÓXIMAMENTE TAMBIÉN PARA PROFESIONALES

Mercedes me Charge es el asistente digital de carga para modelos Mercedes EQ. Con él se pueden localizar las estaciones de carga más cercanas, la disponibilidad para recargar, la potencia que ofrece, precios... Esta aplicación da acceso a una de las redes de recarga eléctrica más extensa del mundo, compuesta por 400 operadores distintos de estaciones de carga pública solo en Europa. La carga del vehículo se inicia y finaliza directamente desde la App o el sistema MBUX, o con la tarjeta Mercedes me Charge. Se trata así de una única cuenta de carga en la que se liquidan mensualmente todas las recargas en una única factura, independientemente del operador utilizado, y usando una única aplicación y una





SOLARIS LANZA EL URBINO 18 HYDROGEN

SU GAMA DE HIDRÓGENO CONTARÁ AHORA CON DOS MEDIDAS: 12 Y 18 METROS

HASTA AHORA, SÓLO HA HABIDO UN MODELO DE AUTOBÚS EN LA OFERTA DE HIDRÓGENO DE SOLARIS, EL MODELO URBINO 12. PRONTO, ESTO CAMBIARÁ GRACIAS AL NUEVO MODELO DE HIDRÓGENO DE 18 METROS, QUE SE HA LANZADO EN SEPTIEMBRE DE 2022

Solaris trabaja constantemente para optimizar su gama. En este lanzamiento, el fabricante presenta su autobús articulado de 18 metros alimentado por hidrógeno como principal fuente de energía.

Al igual que con la versión de autobús más corta, en el corazón del autobús se encuentran la pila de combustible de vanguardia que actúa como una planta de energía de hidrógeno en miniatura a bordo del vehículo.

EL SISTEMA DE PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO DE SOLARIS

Para este modelo se ha desarrollado una nueva pila de 100 kW. Gracias a esta tecnología, y a unos nuevos tanques más ligeros del tipo IV con capacidad para más de 2000 litros, donde se almacenarán más de 50 kg de hidrógeno, el autobús podrá cubrir largas distancias con una sola recarga.

Este autobús almacenará tanto la energía creada en la pila, como la creada a través de la regeneración en frenadas, en unas baterías de 60 kWh de capacidad.





LAS ENTREGAS DEL SOLARIS URBINO 18 DE HIDRÓGENO COMENZARÁN EN EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2023

SE PODRÁ PERSONALIZAR



El eje motriz eléctrico de 250 kW (340 CV) de potencia máxima moverá con soltura este articulado.

AMPLIA EXPERIENCIA CON EL HIDRÓGENO EN AUTOBUSES ARTICULADOS

Estos autobuses articulados, equipados con pila de combustible de hidrógeno, no son nada nuevo en la oferta de Solaris. Fabricados para Hamburgo en 2014, sus autobuses eléctricos Solaris Urbino de 18,75 m contaban con un Range extender de hidrógeno. En este caso, este dispositivo fue diseñado para aumentar la autonomía del bus y funcionó como un complemento

Teniendo en cuenta las necesidades de los clientes, el fabricante ha decidido unificar este vehículo con otros autobuses Solaris en la mayor medida posible, pero los operadores también tendrán la posibilidad de personalizar el autobús según las preferencias individuales: se podrán instalar en su interior más de 50 asientos, incluyendo dos huecos específicos para sillas de ruedas.

Al igual que el resto de la familia Urbino 18, el autobús de hidrógeno estará disponible con varias disposiciones de puertas, rampas de acceso y, además, estará equipado con numerosas soluciones ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor), es decir, sistemas de asistencia automatizados para el conductor, tales como MirrorEye o MobilEye Shield plus.





de la batería, que era la principal fuente de energía a bordo.

Este fue también el caso de los trolebuses Solaris Trollino 18.75 que llegaron a Riga en 2018-2019.

CALENDARIO DE INTRODUCCIÓN DEL SOLARIS URBINO 18 DE HIDRÓGENO

El autobús articulado Solaris Urbino 18 de hidrógeno se ha presentado al público por primera vez el 14 de septiembre de 2022. Las entregas comenzarán en el segundo trimestre de 2023.

SOLARIS, PREPARADA PARA EL IMPULSO DEL HIDROGENO EN EUROPA

Con el nuevo autobús de hidrógeno de 18 metros, el fabricante está respondiendo al creciente interés del mercado en la tecnología del hidrógeno. Sin duda, esto ha sido estimulado por la red en continuo crecimiento de estaciones de repostaje de hidrógeno en toda Europa, así como por las subvenciones de la Unión Europea para impulsar el desarrollo del transporte público de cero emisiones.

GRAN ACEPTACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE HIDRÓGENO DE SOLARIS

Como recordarán, el lanzamiento de la versión de 12 metros del hidrógeno Solaris Urbino tuvo lugar en 2019. Desde entonces, estos autobuses de hidró-

geno se han entregado, entre otros lugares, a Bolzano en Italia, Colonia y Wuppertal en Alemania, así como en los Países Bajos y en Suecia.

El año pasado se vendieron en total 54 unidades Urbino 12 de hidrógeno y ya se han pedido casi otras 100 unidades para este año.

El nuevo autobús de hidrógeno Urbino 18 seguramente satisfará las necesidades de los transportistas en el segmento de autobuses de hidrógeno articulado, y la compañía pronto podrá anunciar aún más pedidos realizados para este nuevo vehículo de cero emisiones.



EL AÑO PASADO SE VENDIERON EN TOTAL 54 UNIDADES URBINO 12 DE HIDRÓGENO Y YA SE HAN PEDIDO CASI OTRAS 100 UNIDADES PARA ESTE AÑO

Museo de la EMT de Madrid.



EMT MADRID CUMPLE 75 AÑOS

EN UN AÑO TAN SEÑALADO, SERÁ LA ANFITRIONA DEL CONGRESO DE ATUC

DURANTE TODO EL AÑO, EL OPERADOR DE AUTOBUSES DE MADRID CAPITAL HA ESTADO REALIZANDO ACTIVIDADES ESPECIALES EN CONMEMORACIÓN DE SU ANIVERSARIO

El 12 de noviembre de 1947 comenzaban las primeras operaciones de la EMT, creada por el Ayuntamiento de Madrid para la regulación del transporte urbano en superficie. Actualmente es una empresa global de movilidad referente en la gestión y explotación. Con una flota cercana a los 2.100 autobuses y gestiona 219 líneas en la ciudad organizadas en torno a cinco centros de operaciones.

Gracias a la incorporación de otros servicios de movilidad como BiciMAD, Teleférico, la grúa municipal y los aparcamientos, la EMT de Madrid se ha convertido en un operador global de movilidad en superficie y en una referencia en la gestión y explotación del transporte urbano. Desde el tranvía y los trolebuses hasta los más modernos autobuses eléctricos y las 219 líneas de la ciudad, la EMT es una empresa que ha crecido en estos 75 años acorde a los valores que la definen: sostenibilidad, innovación, accesibilidad y vocación de servicio.

EMT MADRID, MÁS QUE AUTOBUSES

BiciMAD, el servicio público de bicicleta eléctrica, cuenta con una flota cercana a las 3.000 bicis distribuidas en 258 estaciones y 15 distritos de la ciudad; los aparcamientos municipales son una red de 28 instalaciones que ofrecen un total de 12.400 plazas en rotación para residentes y en régimen disuasorio, así como la red de puntos de recarga eléctrica ElectroEMT; el servicio de grúa que realiza unas 78.000 intervenciones al año, asegurando cada día el correcto desarrollo de

la movilidad, y Teleférico de Madrid, es un medio de transporte sostenible para acceder a la Casa de Campo y todo un referente turístico de la capital. Actualmente, la EMT cuenta con una plantilla de más de 9.800 empleados y el presupuesto de la compañía será de 881 millones de euros en 2022.

LOS REYES DE ESPAÑA ABRIERON LA RONDA DE ACTIVIDADES CONMEMORATIVAS

Entre otras visitas, destaca la realizada al inicio de la celebración de su aniversario en noviembre de 2021, la de sus Majestades los Reyes de España. Acompañados por el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, y el delegado de Medio Ambiente y Movilidad y presidente de la EMT de Madrid, Borja Carabante, realizaron un viaje en la línea 001 de autobús, 100% eléctrica y completamente gratuita para los usuarios. Durante el recorrido, estuvieron acompañados por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, y viajeros que fueron subiendo y bajando a lo largo del itinerario.





CENTENARIO DE LA RED DE BUS DE BARCELONA

DESDE EL TILLING STEVENS A LOS AUTOBUSES DE HIDRÓGENO

EL PRIMER AUTOBÚS URBANO QUE CIRCULÓ EN BARCELONA EN 1922 FUE UN TILLING STEVENS DE COMPAÑÍA GENERAL DE AUTOBUSES (CGA), ORIGEN DE LA ACTUAL RED DE TMB

Una de las múltiples actividades llevadas a cabo este año para tan importante conmemoración fue la restauración de ese primer autobús, que comenzó a circular el 14 de octubre de 1922.

El 22 de marzo de 1922 se creaba la sociedad Compañía General de Autobuses de Barcelona, conocida popularmente como la CGA, con el fin de explotar cuatro líneas de servicio de bus en la ciudad en régimen de monopolio. La aparición de la CGA hace un siglo se considera primordial en la implantación de una red de autobuses en la capital catalana y antecedente de la actual sociedad pública Transports de Barcelona, una de las que forman el grupo TMB.

Durante años, los autobuses darían servicio interurbano a las poblaciones de alrededor de Barcelona hasta que en 1918 el Ayuntamiento de la ciudad aprobó nuevas bases para la concesión de líneas urbanas de bus, ya que los tranvías estaban colapsados y no daban abasto para cubrir la demanda. En este contexto, y aún con la oposición de los tranvías, se creó la CGA el 22 de marzo de 1922.

Unos meses más tarde, el 14 de octubre de 1922, la CGA ponía en funcionamiento el primer servicio regular urbano de autobuses, una línea de circunvala-

ción que pasaba por la Estación de Francia y la Vía Layetana, que por aquel entonces estaba vetada en la circulación de tranvías. Al año siguiente pondrían en marcha las otras tres líneas que conectaban con zonas obreras de Barcelona muy pobladas y con necesidades de transporte público.

LA ACTUAL RED DE AUTOBÚS DE TMB

Con una flota de más de 1.134 vehículos, todos ellos adaptados, y 106 líneas, la red de autobuses de TMB comprende un recorrido de más de 830 km entre Barcelona y las diez ciudades metropolitanas que la rodean.

Recientemente ha adquirido 98 autobuses para su flota de los que 74 unidades serán mild hybrid de gas natural. TMB ha sido el primer operador que apostó abiertamente por la introducción de hidrógeno en las flotas de autobuses y ha adquirido 8 autobuses con este tipo de propulsión.





TGO DX CELEBRA SUS 100 AÑOS

ESTÁ CENTRADA EN LA DIGITALIZACIÓN, LA DESCARBONIZACIÓN Y EL COMPROMISO SOCIAL

LA EMPRESA DE OLESA DE MONTSERRAT (BARCELONA), INTEGRADA POR CERCA DE 130 PERSONAS, HA CONMEMORADO ESTA EFEMÉRIDE EN UN ACTO INSTITUCIONAL CELEBRADO EN ESTA POBLACIÓN

Recientemente, TGO DX ha ampliado en un 33% sus oficinas y está trabajando en la apertura de unas nuevas instalaciones de 3.000 metros cuadrados, que estará dotada de una campa, un taller, un servicio de lavado de buses y una sala de formación, complementando las actuales campas de Terrassa, Olesa de Montserrat y Castellbisbal. TGO DX forma parte de Direxis, grupo líder en transporte de pasajeros en Cataluña. El Grupo Direxis engloba 11 marcas y cuenta con cerca de 1.600 personas en plantilla, 433 vehículos transporte de viajeros, 183 vehículos sanitarios, hasta 102 líneas regulares y más de 44,7 millones de personas usuarias en el año.

DIGITALIZACIÓN Y DESCARBONIZACIÓN

TGO DX ha trabajado en un plan de sostenibilidad y medio ambiente con el foco puesto en 2028, cuando tiene previsto contar con una flota totalmente descarbonizada. La compañía incorporará a su flota actual, integrada por 75 unidades, los primeros autobuses 100% eléctricos, e irá sumando vehículos híbridos en los próximos años. A la vez, TGO DX ha impulsado un servicio de buzo a la demanda, Bus4.me, que se gestiona mediante una solución tecnológica propia que facilita la implementación y la gestión del servicio de una forma más eficaz y sostenible. Este servicio, lanzado en 2021, ha sido recientemente premiado en la edición de los Premios Mobilicat 2022 como Mejor Iniciativa Sostenible, y ha estado

presente en diferentes ferias de referencia como el Go Mobility by Mubil o la Jornada Catalana de la Movilidad.

COMPROMISO SOCIAL EN EL CORAZÓN DE LA EMPRESA

La compañía continuará apostando para dinamizar y cohesionar la sociedad y los municipios en los cuales opera mediante el establecimiento de alianzas y patrocinios. En este apartado, destacan iniciativas como el programa BQ Valores TGO con la de la Federación Catalana de Baloncesto para la promoción del deporte en los jóvenes, o la colaboración con Cáritas Parroquial de Olesa proporcionando un espacio de protección fuera del horario escolar para menores sin recursos donde se promueve la educación, el deporte y la alimentación saludable.

TGO DX ha puesto también en marcha un plan de igualdad con el objetivo de consolidar sus políticas de igualdad y diversidad dentro de la compañía para poder continuar avanzando en la equidad de oportunidades entre mujeres y hombres, y velar por la eliminación de la discriminación por razón de sexo. Actualmente, la plantilla de TGO DX está integrada en un 32% por mujeres y el 50% de cargos de la dirección lo ocupa una figura femenina. En este mismo sentido, durante más de la mitad de su historia (52 años), la compañía ha sido dirigida por una mujer: Amèlia Camats, del 1939 al 1968, Teresa Figueras, del 1968 al 1984 y Carme Pros, actual CEO, desde el 2015.



“NO ENTENDEMOS COMO SECTORES COMO EL FERROCARRIL PUEDAN LIBERALIZARSE Y NUESTRO SECTOR NO”

DAVID DEL OLMO, PRESIDENTE DE AETRAM

HABLAMOS CON DAVID DEL OLMO, PRESIDENTE DE AETRAM, SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL Y LOS RETOS DEL SECTOR

Cuál será su estrategia en los próximos cuatro años junto a la nueva Junta Directiva?

Durante el mandato esta nueva Junta Directiva pretende continuar, como han venido haciendo hasta ahora nuestros predecesores, con la incesante labor de defensa de los intereses del sector en general y de los asociados en particular; el objetivo de la Junta que tengo el orgullo de presidir, es ampliar y optimizar los canales de comunicación con Socios, Sector y Administración. Para ello se han creado distintas Comisiones

que, en coordinación con la Junta Directiva, contribuirán a la iniciativa, desarrollo o impulso de acciones concretas implementadas por la Asociación para beneficio del sector y nuestras empresas afiliadas.

En su última Asamblea se habló sobre una nueva etapa de mayor apertura ¿Qué peso tendrán los socios?

En esta nueva etapa el centro de toda nuestra actividad asociativa va a ser “el socio”; AETRAM centrará su trabajo por y para el asociado; atender las demandas de los afiliados, resolver dudas y ayudar en sus gestiones diarias será el objetivo principal, a este fin hemos creado una comisión que cuenta con dos vocales dentro de la Junta Directiva (Manuel Bravo y Pedro Jimenez) que servirán de enlace entre los socios y la Junta, conociendo de primera mano sus reclamaciones, preocupaciones, expectativas o inquietudes.

Tras la última renovación del CMTC, ¿cuál es la representatividad de AETRAM?

AETRAM, aparte de ser una de las primeras asociaciones que se inscribieron con la llegada de la democracia, es la asociación más representativa en la sección Discrecional del Comité Madrileño de Transporte de viajeros con una mayoría del 70% del sector. Este dato confiere a la Junta la gran responsabilidad de representar a una Asociación con tanto arraigo en el sector; hay que agradecer a todos los Presidentes y miembros de las Juntas Directivas anteriores el enorme esfuerzo y trabajo realizado que ha hecho posible lograr esta representatividad.

La mujer está cada vez más presente en el sector, también en cargos de responsabilidad. ¿Qué representatividad tiene en la asociación, especialmente en puestos de dirección?

Aunque es cierto que este Sector ha sido tradicionalmente "masculino", cada vez hay mayor presencia femenina tanto en puestos directivos o de gerencia como ejerciendo labores de conducción. En esta nueva Junta Directiva hemos duplicado el número de mujeres siendo una de ellas Vicepresidenta de la Asociación; personalmente se intentó una mayor participación de mujeres en Junta, pero la situación actual de las empresas y la necesidad de dedicación exclusiva en sus negocios no lo ha hecho posible.

¿Cuáles cree que son los principales retos a los que se enfrenta el transporte discrecional por carretera?

El transporte discrecional se enfrenta a importantes retos a corto medio y largo plazo. A corto plazo, de forma inmediata, tenemos que hacer frente no sólo a las secuelas que el COVID ha causado en nuestras economías, con sobreendeudamiento e incapacidad de financiación, sino además debemos afrontar las consecuencias de la guerra de Ucrania que ha provocado un desorbitado precio del gasoil al que se añade el incremento por la inflación del resto de partidas que conforman los costes totales de explotación; lo que hace cada vez más difícil la posibilidad de rentabilizar los servicios. Estamos convencidos que las empresas, y la asociación de su lado, eran capaces de superar todas estas dificultades.

Por su parte, a medio y largo plazo, "sostenibilidad y digitalización" serán los grandes retos a los que, como sector, tendremos que enfrentarnos; creemos que el transporte discrecional va a ser determinante en el futuro de la movilidad sostenible y por tanto uno de sus principales actores; debemos que reforzar la labor de lobby y comunicación para que usuarios, clientes y administración cuenten con el transporte discrecional como integrante del sistema de transporte nacional al mismo nivel que el resto de modos y tipos de transporte, debemos conseguir que se eliminen de una vez las barreras legales que impiden el desarrollo pleno de nuestra actividad y la contribución a la movilidad sostenible moderna.

"DEBE CREARSE DE UN PLAN DE RECUPERACIÓN ESPECÍFICO PARA EMPRESAS DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL Y TURÍSTICO"

Haciendo balance. ¿Cómo ha quedado el sector en Madrid tras dos años de pandemia? (bajada y recuperación de demanda, empresas que han desaparecido...)

Nuestro sector se vio especialmente afectado durante muchos meses por la pandemia; con una total paralización de actividad por la desaparición del turismo, y el desplome, por las restricciones y limitaciones de movilidad, de la contratación de los servicios de desplazamiento de escolares, trabajadores, mayores, asistentes a congresos, eventos y espectáculos públicos, el transporte discrecional sufrió un descenso de demanda de un 86%; con este panorama en 2021 la posibilidad de mejora durante este año era más que probable y así ha sido; los datos del INE indican un incremento de usuarios del transporte especial y discrecional de un 39,8% de tasa anual que aun distando de los datos de 2019 son esperanzadores.

De las ayudas distribuidas para paliar los efectos del COVID, ¿ha llegado algo al discrecional de Madrid?

Las ayudas recibidas por nuestro sector han sido las transversales implementadas por el Estado, al igual que el resto de sectores más afectados por la crisis: prestamos ICO, ERTES y ayudas directas hasta 200.000 euros, todas ellas del gobierno central y que han sido gestionadas por las comunidades autónoma; especialmente decepcionante que las trabas legales no hayan permitido, en Madrid, a empresas que tienen fuertes inversiones y amortizaciones, no cobrar estas ayudas por tener pérdidas, que en algún caso han sido menores a 100 euros, cuando en otras comunidades sí que las han recibido.

Desde AETRAM hemos mantenido reuniones con la Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid para in-



EN CUANTO A LA DESREGULACIÓN DEL SECTOR: “CREO QUE VA A SER INEVITABLE. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE NO PASA POR GRUPOS HOMOGÉNEOS IMPUESTOS POR LA FUERZA, SINO HETEROGÉNEOS, QUE ES COMO DE MANERA NATURAL SE PRESENTAN”

tentar que como en otras comunidades autónomas, se pudieran dar ayudas directas a los operadores de transporte de discrecional; en CCAA como la comunidad Valenciana se han dado a 8000 euros por vehículo.

¿Qué medidas deberían poner en marcha las Administraciones para ayudarles a superar la pandemia? Las AAPP tienen que ser “facilitadores” de la economía real, y solo intervenir cuando el mercado se ve distorsionado; en cuanto al transporte público de viajeros, la Administración ha compensado a los operadores del transporte regular y consorcial en la Comunidad de Madrid con fondos europeos por la prestación obligatoria de servicios sin “apenas pasajeros”.

Por su parte, el transporte Discrecional en época de pandemia sufrió una situación “parecida” realizando transporte especial sin posibilidad de adicionar ningún servicio con los mismos costes operacionales y sin compensación económica alguna;

La Asociación considera que debe crearse de un plan de recuperación específico para empresas del transporte discrecional y turístico traducido en:

- “Ayudas directas para el mantenimiento de la viabilidad de las empresas” encaminado a paliar las consecuencias de la pandemia recuperando empresas y puestos de trabajo
- El establecimiento de estrategias de impulso del transporte regular especial, discrecional y turístico

- Incluir en el Programa de Transformación de flotas de Transporte Público las ayudas para la adquisición de vehículos diésel de última generación (EURO VI – E), y para el retrofit o sustitución del sistema de propulsión de un vehículo diésel a GNC o GNL
- Propiciar los cambios regulatorios necesarios para favorecer el desarrollo del transporte discrecional.

En definitiva, desde el mundo asociativo no nos cansaremos de pedir ante las Administraciones Públicas que sean “facilitadores” de la actividad que realizamos como operadores de transporte regular especial, discrecional y turístico generador de riqueza y empleo en nuestro país en general y en nuestra comunidad en particular.

En cuanto al problema de la subida de los combustibles, ¿qué solicita AETRAM para frenar el desastre que este incremento de precios supone en las flotas?

Llevamos meses trabajando y solicitando a la administración, desde el Comité Nacional de Transportes, de la que forma parte nuestra Asociación Nacional, ANETRA, ayudas directas al combustible, del estilo de las dadas por Portugal, o bien la creación de un combustible profesional con una menor imposición fiscal, que permitiría contener el aumento del IPC y evitaría carga administrativa y burocrática de las empresas en pedir devoluciones de fiscalidad, tales como el céntimo sanitario.

De momento las ayudas implementadas por el Gobierno (20 céntimos de subvención por litro, al igual para todos los conductores, y una ayuda de 950 euros por autobús, con un importe máximo de 400.000 euros por compañía o empresario) no son suficientes para cubrir el incremento desorbitado del precio de los combustibles y derivados por el impacto de la guerra de Ucrania.

El discrecional tampoco ha sido incluido en las ayudas destinadas a renovación de flotas al no ser compras de vehículos con propulsión alternativa. ¿Qué les diría a los legisladores europeos?

Que rectifiquen. Los datos de consumo y emisión de CO2 de los vehículos Euro 6 actuales incluyen múltiples sistemas de eficiencia energética que disminuyen considerablemente la contaminación de vehículos del parque actual, y que justificaría su inclusión dentro de los planes para adquisición de vehículos de energías alternativas para operadores de servicios de transporte interurbano (discrecional y turístico) en los que el vehículo eléctrico es inviable.

El propio “programa de transformación” y por remisión la Guía DNSH (para el diseño y desarrollo de actuaciones acordes con el principio de “no causar un perjuicio significativo al medio ambiente”) publicada por el IDAE, considera aceptable bajo este supuesto la adquisición de vehículos que consuman exclusi-



vamente o complementariamente combustibles fósiles, siempre y cuando se pueda justificar que cumplen determinados requisitos y no hay alternativas para la finalidad que se persigue, en la elección de los modelos se ha optado por los mejores niveles de desempeño ambiental; este sería el caso de adquisición de vehículos EURO VI de última generación.

Desde la Asociación hemos solicitado a la Administración que sea pionera en otorgar ayudas a la renovación de flotas de vehículos EURO VI, retirando de la circulación los vehículos antiguos más contaminantes hasta que la tecnología permita disponer de vehículos eléctricos que cubran las necesidades operativas del sector.

Y en cuanto a la transformación digital. ¿Cuál es la situación de las empresas de la asociación y qué iniciativas pondrán en marcha para potenciar el cambio?

Hemos creado una comisión de innovación, que cuenta con dos vocales de la junta Laura Herreros e Isaac Álvarez para intentar aprovechar estas oportunidades y conseguir sinergias para que las empresas asociadas consigamos transformar digitalmente el sector.

Por otro lado, la asociación en su búsqueda constante de herramientas estamos intentando impulsar una plataforma digital el FREEBUS (aún en desarrollo) que sirve para facilitar la colaboración entre empresas de transporte de viajeros. En líneas generales, su funcionamiento supone que cada empresa que se registre en la plataforma, podrá ofrecer y recibir propuestas de servicios y recursos con las empresas del conjunto de la plataforma que desee colaborar, disponiendo además de sistemas de avisos por notificaciones y por email, así como salas de chat.

¿Creen que se acabará desregulando el sector discrecional para que puedan vender plaza a plaza, sin necesidad de que sea un grupo homogéneo de clientes?

Creo que va a ser inevitable. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el "ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS EN AUTOBÚS" E/CNMC/006/19 publicado en julio de este mismo año textualmente "recomienda reevaluar la LOTT y la normativa de desarrollo para eliminar las restricciones innecesarias o no proporcionadas, como la prohibición de venta por plaza, la necesidad de contratar servicios turísticos a través de intermediarios, o la obligatoriedad de ofrecer servicios complementarios de naturaleza turística ajenos a la actividad de transporte para la autorización de servicios de transporte turístico. Igualmente, se recomienda clarificar conceptos indeterminados, como los de "grupo homogéneo", o de "reiteración de tráficos preestablecidos", para reducir la inseguridad jurídica de los operadores de los segmentos de mercado liberalizado"



La movilidad sostenible no pasa por grupos homogéneos impuestos por la fuerza, sino heterogéneos, que es como de manera natural se presentan, y con satisfacción de la demanda individual. El propio anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible en tramitación se hace eco los beneficios "del vehículo compartido" para la economía y para la movilidad y no hay que olvidar que el autobús es fundamentalmente un vehículo compartido.

Y en cuanto a las concesiones de líneas regulares, ¿cuál es la visión de AETRAM?

La visión de AETRAM en este sentido es la que tiene Europa, y que se expresa en el Reglamento 1370/2007, que es que lógicamente tiene que haber una regulación que permita garantizar servicios de transportes de viajeros seguros, eficaces y de calidad mediante una competencia regulada que asegure asimismo la transparencia y las buenas prestaciones de los servicios públicos de transporte de viajeros, teniendo especialmente en cuenta los factores sociales y ambientales y la ordenación territorial o la necesidad de ofrecer determinadas condiciones tarifarias a ciertas categorías de viajeros, y de eliminar las disparidades entre empresas de transporte de los distintos Estados miembros que, por su naturaleza, puedan falsear considerablemente las condiciones de competencia.

"HEMOS SOLICITADO A LA ADMINISTRACIÓN QUE SEA PIONERA EN OTORGAR AYUDAS A LA RENOVACIÓN DE FLOTAS DE VEHÍCULOS EURO VI, RETIRANDO DE LA CIRCULACIÓN LOS VEHÍCULOS ANTIGUOS MÁS CONTAMINANTES HASTA QUE LA TECNOLOGÍA PERMITA DISPONER DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS QUE CUBRAN LAS NECESIDADES OPERATIVAS DEL SECTOR"

La experiencia adquirida por los Estados miembros de la Unión Europea cuyo sector de los transportes públicos está abierto desde hace ya varios años a la competencia muestran que, con las cláusulas de salvaguardia oportunas, la introducción de una competencia regulada entre operadores permite conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos, sin impedir a los operadores de servicio público la prosecución de las misiones específicas que les hayan sido confiadas. Esa línea de actuación contó con el apoyo del Consejo Europeo en el contexto del proceso de Lisboa, de 28 de marzo de 2000, en el que se solicitaba a la Comisión, al Consejo y a los Estados miembros que, dentro de los límites de sus competencias respectivas, «aceleren la liberalización en áreas como [...] el transporte».

Desde AETRAM no entendemos como sectores tan tradicionales como el nuestro, como el ferrocarril, pueda ordenadamente liberalizar, y nuestro sector no, ya que los argumentos que se piden para el ferrocarril son los mismos que los nuestros.

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

Llevamos años manifestando el problema de la escasez de conductores profesionales que precisa de la adopción de medidas urgentes tanto de reclutamiento como de inclusión y retención de profesionales.

Desde la Asociación veníamos reclamado de la Administración un cambio normativo en la edad de acceso al permiso D, fijada en 24 años, que convirtiera la profesión de conductor de autobús en una oportunidad laboral para muchos jóvenes españoles. Por fin en noviembre 2020 se redujo la edad mínima para obtener estos permisos de conducir, es decir, una vez cumplas la mayoría de edad podrás obtener cualquier tipo de permiso profesional D y D+E.

Toda esta normativa restrictiva durante años y el coste que supone sacar una Capacitación Profesional de conductor de Autobuses, hace que nos encontremos en esta situación; necesitamos acciones de la Dirección General de Formación Profesional e iniciativas dentro del marco normativo y el Módulo de grado medio que ya existe (Técnico en Conducción



de Vehículos de Transporte por Carretera) que para que a través de la tecnificación del Sector, la inclusión de nuevas tecnologías, se actúe como “foco de atención” y se incentive entre los jóvenes el acceso a esta actividad profesional.

¿Qué papel tendrá la formación para los socios de AETRAM en los próximos años?

La formación dentro de cualquier organización y sector es fundamental, ya permite mejores formas de trabajar y refuerza el uso de nuevas tecnologías, incrementa la seguridad en el empleo, disminuye el número de accidentes, potencia al trabajador para asumir responsabilidades, a tomar decisiones eficientes y resolver problemas. Y mejora la eficiencia en los procesos.

AETRAM lleva años con acuerdos marcos en temas de formación con Proformatrans y Autoescuela Goya, y vamos a seguir apostando por estos acuerdos que creemos fundamentales.

Esta nueva junta de AETRAM, agradece a nuestra vicepresidenta Sonia Lorenzo y vocal de la Asociación Nacional ANETRA, la creación del Programa Impulsa desde la asociación nacional, Programa Especialista en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte para empresas de transporte de viajeros y mercancías, acreditado por AMBA (Association of MBAs) y AACSB (Association to Advance Collegiate Schools of Business), y con el que pretendemos: Impulsar la profesionalización de las empresas participantes, profundizar en las claves del entorno global, las tendencias 2030 y los efectos que estos factores externos tienen en la marcha de la empresa, aprender y desarrollar herramientas que faciliten la adaptación del participante al entorno omnicanal y digital en el que está inmerso el sector, ofrecer una visión innovadora y proactiva, para liderar el desarrollo e implantación de nuevos modelos de negocio y ofrecer respuestas adaptadas a las nuevas circunstancias socio-económicas y, desarrollar las competencias directivas de forma individualizada para la gestión de equipos, el ejercicio del liderazgo y la toma de decisiones óptimas en tiempos de incertidumbre.

“HEMOS CREADO EN LA ASOCIACIÓN UNA COMISIÓN DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL E INNOVACIÓN PARA INTENTAR APROVECHAR ESTAS OPORTUNIDADES Y CONSEGUIR SINERGIAS. TAMBIÉN ESTAMOS INTENTANDO IMPULSAR UNA PLATAFORMA DIGITAL: FREEBUS”



MEDIA FLOTA DE TUBASA ES ELÉCTRICA

ESTE VERANO PRESENTÓ SUS 9 NUEVAS UNIDADES 100% ELÉCTRICAS DE MAN

LA CONCESIONARIA DEL TRANSPORTE URBANO DE BADAJOZ, EMPRESA DE GRUPO RUIZ, APUESTA FIRMEMENTE POR EL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Al evento de presentación acudió el alcalde de Badajoz, Ignacio Gragera, acompañado de Gregorio Ruiz y Alberto Egido (presidente y director general de Grupo Ruiz respectivamente), y el gerente de Tubasa Julián Pocosuales, entre otras personalidades.

Durante la presentación, Gragera hizo hincapié en el compromiso de la ciudad con la movilidad sostenible; “Badajoz es eléctrico, y pocos sitios de España y Europa pueden decir lo mismo. Seguimos a la vanguardia en movilidad eléctrica, en tratar de minimizar la huella de carbono y el impacto medioambiental del servicio municipal de transportes”.

¿CÓMO SON LAS NUEVAS UNIDADES?

Del total de 9 autobuses, 7 de estas unidades son del modelo MAN Lion's City E, de 12 metros. Los otros 2 autobuses son mi-

crobuses de 8 metros de Karsan con tecnología BMW. Equipados con las tecnologías más punteras, cuentan con servicios novedosos como WIFI, entradas USB en cada asiento, pantallas informativas, y son completamente accesibles para personas con movilidad reducida.

En esta operación, el grupo ha invertido 4,3 millones de euros, de los cuales 900.000 han sido subvencionados por el IDAE (Instituto para la diversificación y Ahorro de Energía). Con esta nueva incorporación Grupo Ruiz (holding de movilidad al que pertenece TUBASA) reafirma su estrecho compromiso con la sostenibilidad, manteniendo su posición como grupo referente en ofrecer un servicio de transporte de calidad y sostenible.





¿SON SEGUROS LOS VMP?

PREOCUPANTE AUMENTO DE LOS ACCIDENTES CON VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

DE NO SEGUIRSE LAS RECOMENDACIONES Y NORMAS DE LA DGT, LA NUEVA CULTURA DEL DESPLAZAMIENTO PODRÍA CAUSAR 5.500 MUERTOS EN LAS CIUDADES ESPAÑOLAS ENTRE 2021 Y 2030, UN 18% MÁS QUE LA DÉCADA ANTERIOR

Preocupa la falta de concienciación sobre las normas y recomendaciones de la DGT: el 78% de los usuarios madrileños de VMP reconoce circular en alguna ocasión por la acera, el 50% ha sobrepasado en alguna ocasión los límites de velocidad establecidos para estos vehículos (25 Km/h) y el 47% no usa habitualmente casco.

Según el informe "Nueva Movilidad Urbana y Seguridad Vial. Accidentalidad en la nueva cultura del desplazamiento", presentado por la Fundación Línea Directa en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), que analiza la posible influencia de los cambios en la movilidad en las cifras de accidentalidad, mortalidad y lesividad de nuestro país.

Sus datos indican que el 72% de los ciudadanos de nuestro país afirman que han cambiado su forma de desplazarse en los últimos años. Muchos de ellos han optado por los Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Lo que podría ser bueno para el medio ambiente, comienza a ser un problema para la seguridad vial.

LA ACCIDENTALIDAD URBANA HA AUMENTADO

De 2011 a 2019 (excluyendo 2020, el año del COVID) alcanzó el 42%, produciendo casi 4.700 muertos (+13,5%). Muy llamativo es el caso de los usuarios vulnerables, que ya suponen el 80% de las víctimas mortales en ciudad (2020) y, muy especialmente, el de los ciclistas y usuarios de VMP, dos colectivos que, durante el pasado año, registraron casi 7.000 víctimas y aportaron el 10% del total de usuarios vulnerables fallecidos en vía urbana.

Estos datos podrían tener una consecuencia preocupante: de no seguirse las recomendaciones y normas de la DGT, la nueva cultura del desplazamiento urbano podría causar 5.500 muertos en las ciudades españolas entre 2021 y 2030, lo que supondría 831 víctimas más que en la década anterior (+18%). Además, de mantenerse la tendencia actual, la accidentalidad urbana podría superar al final de la pre-

sente década los 700.000 siniestros (+24%) y el número de lesionados las 850.000 víctimas (+22%).



“Gracias a su sencillez y sostenibilidad, las nuevas formas de movilidad urbana son ya una realidad en nuestras ciudades. Pero si no tomamos conciencia de los riesgos, las previsiones son preocupantes, sobre todo teniendo en cuenta la evolución de la accidentalidad urbana. Por eso es fundamental que, ahora más que nunca, sigamos las normas y recomendaciones de la DGT con el objetivo de asegurar entre todos una movilidad segura, sostenible e inclusiva en nuestras ciudades”, asegura **Mar Garre, Directora General de la Fundación Línea Directa.**

¿QUÉ OPINAN LOS ESPAÑOLES SOBRE LA NUEVA MOVILIDAD

La Fundación Línea Directa también ha querido conocer la percepción de los españoles sobre los cambios que se están produciendo en la normativa y en la forma de desplazarse en las ciudades, a través de una encuesta realizada a 1.700 personas de toda la geografía nacional. De ella se desprende que más de 17 millones de españoles (44%), un 49% en el caso de los madrileños, reconocen ser usuarios habituales u ocasionales de un VMP o de una bicicleta eléctrica y un 60% ve probable usarlos a corto plazo. Las principales razones: el incremento del precio del combustible y las restricciones urbanas a los coches.

Sin embargo, la nueva movilidad también tiene frenos: el 69% considera que los coches eléctricos son económicamente “inalcanzables” y las nuevas normas no acaban de gustar a una parte de los usuarios de los patinetes eléctricos. El 38% afirma que dejará de usar su VMP por la exigencia del casco y el 24% por la prohibición de circular por las aceras. Además, otro 50% no cogería más su vehículo si les exigieran matricularlo o registrarlo.

CICLISTAS Y USUARIOS DE VMP REGISTRARON EL AÑO PASADO CASI 7.000 VÍCTIMAS Y APORTARON EL 10% DEL TOTAL DE USUARIOS VULNERABLES FALLECIDOS EN VÍA URBANA

En relación con el cumplimiento de las normas y recomendaciones de la DGT, las cifras son preocupantes. En la Comunidad de Madrid, el 78% de los usuarios de VMP reconoce circular en alguna ocasión por la acera, el 50% ha sobrepasado en alguna ocasión los límites de velocidad establecidos para estos vehículos (25 Km/h) y el 47% no usa habitualmente casco. Con todo, no es de extrañar que los usuarios de patinetes eléctricos sean los conductores con peor imagen: solo el 14% de los encuestados creen que cumplen habitualmente las normas.

¿EN QUÉ COMUNIDADES HAY MÁS INCIDENTES?

Preguntados por si han vivido algún incidente cuando conducían un patinete eléctrico u otro Vehículo de Movilidad Personal, casi el 9% de los españoles reconoce haber tenido un accidente o una caída. Una situación que, proporcionalmente, sufren en mayor medida en la Comunidad de Madrid (13,2%), Extremadura (13,1%) y Castilla y León (12,7%). Por el contrario, los habitantes de Asturias (4%), Aragón (4,4%) y Canarias (5,1%) son los que han registrados menos incidentes de este tipo.



Información e infografía de Fundación Línea Directa.

Hidral Gobel

...con más de 20 años de experiencia

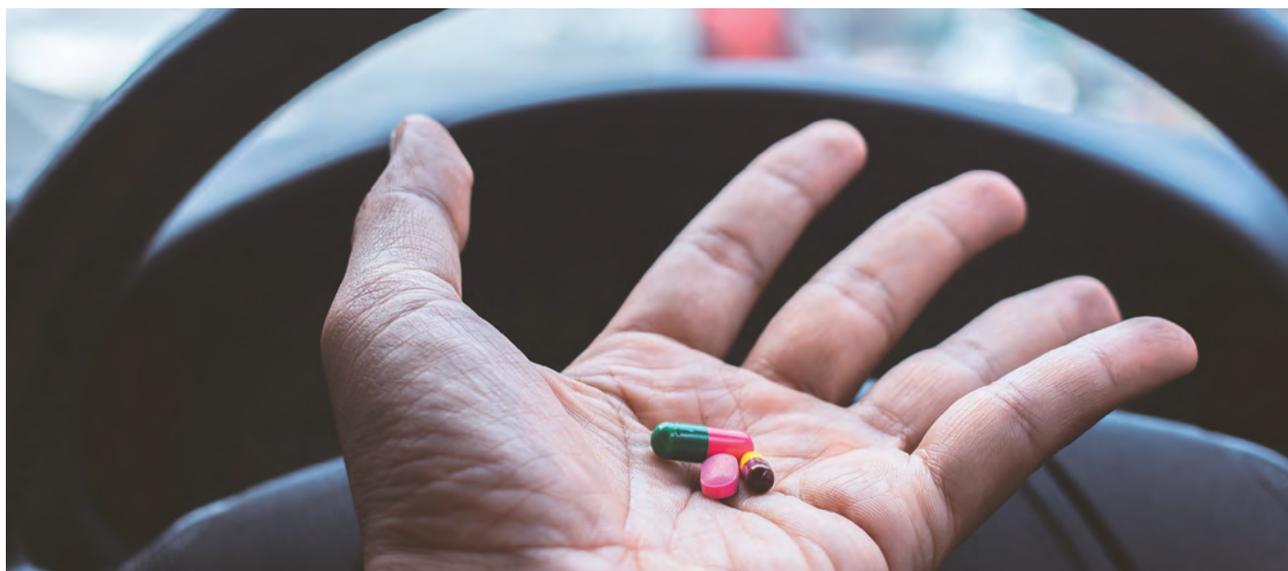
ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD para transporte de viajeros



www.hidralgobel.com

info@hidralgobel.com

+34 91 677 00 95



EL PROBLEMA DE LAS DROGAS AL VOLANTE

ALERTA SOBRE EL EXCESO DE CONSUMO DE DROGAS EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES

UN 20% DE LOS CONDUCTORES FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO Y SOMETIDOS A AUTOPSIA HAN DADO POSITIVO POR CONSUMO DE DROGAS

Executive Forum organizó, con el patrocinio de Abbott, la “Jornada sobre el control del consumo de estupefacientes y seguridad vial”, un encuentro que reunió a distintos expertos y personas relacionadas con la temática. Así, los participantes compartieron el punto de vista de la regulación, del control por parte de Tráfico, de la confirmación analítica en el laboratorio y, finalmente, de las víctimas de los accidentes de tráfico causados por el consumo de alcohol y drogas.

En primer lugar, M^a Teresa García Molina, directora de Relaciones Institucionales de Abbott España y Portugal, dio la bienvenida a los asistentes. “Nuestra cultura de compañía se basa en la innovación y está en el núcleo de todo lo que hacemos desde hace más de 130 años. Aportamos tecnología médica y productos de vanguardia en áreas como la cardiología, la diabetes, la nutrición y en el campo del diagnóstico clínico. Desde éste, aportamos toda nuestra experiencia y conocimiento para aplicarlo en el sector de la toxicología, concretamente en la determinación de las drogas de abuso” ha señalado.

En representación del laboratorio Synlab, su responsable del Departamento de Toxicología, Azucena Llinares, ha presentado el funcionamiento de esta área, cuya principal competencia es “la confirmación de drogas de abuso en muestras biológicas procedentes del cribado, mediante inmunoensayo o test rápidos”. Así, respondiendo a un protocolo concreto de tratamiento de las muestras salivares, la

principal competencia de este laboratorio consiste en “determinar el consumo, intoxicación y/o seguimiento del tratamiento de sustancias psicoactivas, sus metabolitos y fármacos”.

CONSUMO DE DROGAS Y POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL
El presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, Juan José Matarí, destacó: “creo que se habla muy poco del consumo de drogas como factor determinante en los siniestros de tráfico”. Así, ha indicado que, según datos oficiales, un 20% de los conductores fallecidos y sometidos a autopsia dieron positivo por consumo de drogas. En este sentido, Matarí ha invitado a reflexionar acerca de la gravedad de esta problemática y a tomar medidas para corregir esta “tendencia creciente”.

“Conducir bajos los efectos de las drogas, además de ser ilegal, es peligroso” ha dicho con contundencia. Según ha explicado el presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, el riesgo de fallecer o resultar herido en un accidente de tráfico se multiplica 3 veces por el consumo de cannabis, 10 veces por consumir cocaína y hasta 30 veces por la ingesta de anfetamina. Pese a que en los últimos años se ha avanzado en este control, Matarí ha admitido que “todavía nos queda mucho por aprender del problema, de su alcance y de la forma de abordarlo”. “La prevalencia del consumo de drogas entre los conductores ejerce una influencia muy negativa y nada desdeñable en el logro de los objetivos de las políticas de seguridad vial en nuestro país” ha advertido.



Con respecto a la Estrategia de Seguridad Vial 2030 que está elaborando el Gobierno, Matarí ha indicado que en el informe de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso destaca la necesidad de incluir esta problemática del consumo de drogas en la formación vial, en el marco de la seguridad vial laboral y en los programas de reeducación vial de los conductores reincidentes.

A continuación, Joaquín González, comandante de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ha compartido la experiencia de este cuerpo de seguridad acerca de lo que ha supuesto incluir muestras de fluido oral en el control de drogas y estupefacientes. Este procedimiento "constituye una herramienta eficaz y útil para luchar contra este tipo de factores de riesgo" ha indicado, añadiendo que "goza de todas las garantías legales y es un proceso que nos permite conocer si una persona conduce bajo los efectos de las sustancias tóxicas". Asimismo, el comandante ha explicado que "las muestras recogidas se realizan conforme a una cadena de custodia,

estando plenamente identificada la muestra en cada lugar para su posterior remisión a laboratorio, que es quien verdaderamente emite los informes sobre la cantidad de droga que existe en el organismo". De este modo, "el laboratorio determinará finalmente si se procede a incoar el expediente sancionador por parte de la DGT conforme a las denuncias que se hayan realizado por los agentes".

CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN

Finalmente, el delegado de Madrid de Stop Accidentes, David Landazábal, presentó esta ONG "creada hace 22 años por víctimas de siniestros viales para dar apoyo a otras víctimas, entre las cuales me incluyo". El delegado de Stop Accidentes ha insistido en la importancia de "concienciar y, sobre todo, educar".

EL AUTOBÚS, EL MÁS SEGURO, Y MÁS CON LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

El autobús es el modo más seguro de la carretera, aún así los operadores han luchado siempre por poder hacer controles de alcoholemia a los conductores profesionales para eliminar todo riesgo. Ahora que la Unión Europea comienza a imponer el uso de los alcoholímetros para autobuses y autocares, llega el momento de preguntarse para cuando los test obligatorios de otras drogas y sustancias.

EL RIESGO DE FALLECER O RESULTAR HERIDO EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO SE MULTIPLICA POR 3 CON EL CONSUMO DE CANNABIS, POR 10 CON LA COCAÍNA Y POR 30 CON LA INGESTA DE ANFETAMINA

ATLAS®



Autocar & Autobus



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

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

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



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



Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



TMESA ADQUIERE 12 AUTOBUSES HÍBRIDOS DE VOLVO

UN 48,5% DE SU FLOTA SE MUEVE CON ESTE TIPO DE PROPULSIÓN

TRANSPORTS MUNICIPALS D'EGARA S.A. (TMESA), EL OPERADOR DE LOS AUTOBUSES URBANOS DE TERRASA (BARCELONA), HA INTRODUCIDO EN SU FLOTA 9 NUEVOS AUTOBUSES DE 12 METROS Y 3 ARTICULADOS DE 18 METROS, TODOS ELLOS, HÍBRIDOS DE LA MARCA VOLVO

Actualmente, 33 de los 68 autobuses urbanos de su flota son híbridos, casi la mitad (el 48,5%). Con las incorporaciones de los nuevos vehículos y la sustitución de los más antiguos, la edad mediana de los vehículos de la flota se sitúa en los 7,35 años.

LOS VEHÍCULOS

Los 12 nuevos vehículos son de la marca Volvo, modelo 7900, y han sido fabricados a la planta que Volvo tiene en Wroclaw (Polonia). Nueve de ellos son autobuses rígidos híbridos de 12 metros, con capacidad para 26 personas sentadas, dos personas con Movilidad Reducida Severa y 58 personas de pie. Los otros tres autobuses son articulados híbridos, de 18 metros de longitud, con capacidad para 42 personas sentadas, dos en silla de ruedas y 97 personas más de pie. Todos los vehículos disponen de dos plazas para personas con movilidad reducida.

Antes de finales de año, está prevista también la incorporación de dos microbuses a la flota, que actualmente se encuentran en proceso de compra. Uno de estos vehículos es el que servirá para dar el nuevo servicio de la L15 a Can Parellada.

En estas nuevas unidades se han introducido elementos de diseño de los interiores para intentar hacer más confortable el viaje: materiales, disposición y colores de los asientos, enchufes de recarga de USB, barras cogedoras optimizadas a nivel ergonómico, confortable altura interior y amplitud de espacio.

LA ELECTROMOVILIDAD DE VOLVO SIGUE AVANZANDO EN ESPAÑA

El autobús eléctrico de Volvo continúa realizando pruebas en diversas ciudades de nuestro país. Una de sus últimas paradas fue Segovia. El vehículo se ha testado en los autobuses urbanos de la ciudad, gestionados por el grupo Avanza, de cara a sus futuras compras de vehículos. El pasado mes de abril, el Ayuntamiento de Segovia anunciaba su intención de incorporar a la flota 4 autobuses eléctricos.





SETRA RENUEVA SU GAMA DE AUTOCARES

NUEVA GENERACIÓN DE LAS SERIES COMFORTCLASS Y TOPCLASS

LA NUEVA GENERACIÓN SETRA CELEBRARÁ SU PRESENTACIÓN INTERNACIONAL DURANTE LA CONFERENCIA DE PRENSA DE LA "IAA TRANSPORTATION" EN HANOVER (DEL 18 AL 20 DE SEPTIEMBRE)

La nueva generación de autocares premium de Setra es una realidad. La nueva seña de identidad es su renovado frontal, tras él se esconde una fascinante tecnología. Stefan S. Handt, Director de Diseño de Daimler Buses: "Le hemos dado a la ComfortClass y a la TopClass una apariencia mucho más elegante. Los autocares Setra acentúan ahora aún más sus cualidades como vehículos de la clase premium." La marca Setra muestra en sus nuevos autocares un desarrollo tecnológico y visual innovador, sin perder el profundo arraigo a la tradición de la marca. Handt explica que "la insignia de la marca ahora es más visible en el frontal". Entre los aspectos técnicos destaca "un nuevo elemento con tecnología led en fibra óptica en el frontal que combina los intermitentes, la luz diurna y las luces de posición. Incluso de lejos, se reconocerá que es un Setra". También el lateral incorpora un nuevo elemento tridimensional.

Hay otras innovaciones. Por ejemplo, en el habitáculo de pasajeros hay nuevas paredes separadoras y sets de servicio mejorados, así como un moderno sistema de entretenimiento multimedia.

PRIMICIA: ADA 2 Y ABA 5 DISPONIBLES POR PRIMERA VEZ EN AUTOCARES

Se presentan por primera vez en el mercado europeo nuevos sistemas de asistencia para autocares, basados en una novedosa arquitectura electrónica. Con ella, los autocares Setra son aún más seguros, más confortables y algo muy importante en tiempos con elevados precios de combustible, la nueva generación Setra es aún más eficiente y respetuosa con el medioambiente.

Dos ejemplos: Los Setra ComfortClass y TopClass son los primeros autocares en Europa equipados con el nuevo Active Drive Assist 2 (ADA 2), una combinación de varios sistemas de asistencia que apoyan activamente al conductor manteniendo la distancia de seguridad y el sistema de frenado de emergencia Active Brake Assist 5 (ABA 5) – un sistema que también frena ante peatones ya estén en movimiento o estáticos.

ABA 5 y ADA 2 son sólo dos de las innovaciones tecnológicas que los nuevos vehículos incorporan con el objetivo de apoyar al conductor y garantizar una mayor seguridad.

Para clientes, la ComfortClass y TopClass se presentarán en Madrid en el mes de octubre, en el marco de la FIAA 2022, seguida de otros eventos en Italia, Suecia, la República Checa, así como en diversos roadshows.



MÁS DE 2.000 BUSES ELÉCTRICOS SOLARIS

A FINALES DE JULIO RECIBIÓ EL PEDIDO DE ESTA SIMBÓLICA UNIDAD

YA SE HAN ENTREGADO MÁS DE 1.300 VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SOLARIS Y OTRAS 700 UNIDADES ELÉCTRICAS SE FABRICARÁN ESTE AÑO O EN LOS AÑOS SIGUIENTES

Hasta el momento, diferentes modelos, longitudes y configuraciones de sus autobuses eléctricos han sido elegidos por más de 140 ciudades de 21 países europeos. Los vehículos eléctricos Urbino refuerzan el transporte moderno y respetuoso con el medio ambiente en ciudades como Berlín, Bolzano, Bruselas, Cluj-Napoca, Cracovia, Landshut, Madrid, Milán, Oslo, París, Varsovia y Venecia, por nombrar solo algunas.

Solaris se embarcó en su viaje a batería en 2011, cuando se lanzó el primer autobús eléctrico Urbino de 8,9 metros. El autobús eléctrico Urbino 12 se fabrica desde 2012. Un año después, se presentó el autobús eléctrico articulado Urbino 18. En 2019 se desarrolló una plataforma para el Urbino 24 eléctrico biarticulado y en 2020 se lanzó el Urbino 15 LE eléctrico como el primer e-bus interurbano de la gama eléctrica de Solaris. En 2021, 10 años después del lanzamiento de su antecesor, se presentó al público nuestro último autobús eléctrico: el Urbino 9 LE eléctrico.

En la actualidad, la empresa fabrica más de 1.500 autobuses al año, y casi la mitad de ellos cuentan con propulsión total o parcialmente eléctrica.

“Hemos invertido en movilidad eléctrica durante mucho tiempo: hemos estado diseñando nuevos modelos de autobuses eléctricos, desarrollando tecnologías de propulsión eléctrica y apoyando iniciativas destinadas a la transición al transporte de cero emisiones. Desde el principio hemos enfatizado que esta es la dirección correcta para el desarrollo de sistemas de transporte urbano modernos. Hoy en día, los autobuses eléctricos fabricados por Solaris son parte integral de la vida cotidiana de los residentes en más de 100 pueblos y ciudades europeos, y esto nos enorgullece enormemente. Estamos agradecidos por todos y cada uno de estos 2.000 pedidos, y también queremos agradecer a nuestros empleados el trabajo que dedican al diseño, fabricación y mantenimiento de los vehículos”, ha resumido Javier Calleja, director general de Solaris Bus & Coach.



José López-Tafall, director general de ANFAC, presentó el Informe Anual 2021.



ANFAC PRESENTA SU INFORME ANUAL 2021

LIGERO AUMENTO DE FACTURACIÓN A PESAR DE LA PANDEMIA Y LA CRISIS DE MICROCHIPS

ANFAC VE NECESARIO QUE SE ADOPTEN NUEVAS MEDIDAS PARA ACELERAR EL RITMO DE DESCARBONIZACIÓN DADOS LOS NUEVOS OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES QUE ESPAÑA APOYA EN EUROPA

Los fabricantes y empresas de automóviles que operan en España, asociadas de ANFAC, han alcanzado una facturación en 2021 de 60.908 millones de euros, lo que supone un ligero aumento del 1% respecto al año anterior, y un resultado neto de 1.011 millones de euros en el último año, tal y como recoge el Informe Anual 2021 de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). La recaudación fiscal de la automoción acumuló 34.148 millones de euros durante el 2021, aumentando en un 15,9% su aportación a la economía de nuestro país, en comparación con 2020. Cabe destacar que el comercio exterior de vehículos se posicionó como el mayor aportador de saldo positivo a la balanza comercial con 18.984 millones de euros en 2021.

CRISIS DE MATERIAS PRIMAS Y BAJADA DE LA DEMANDA

La industria de la automoción, en plena transformación hacia la industria de la movilidad, marcada por la sostenibilidad y la digitalización, continúa siendo un sector con una fuerte inversión en innovación y desarrollo tecnológico. Durante el año pasado, se realizó un esfuerzo en inversión de cerca de 1.500 millones de euros en España. La crisis de los microchips y la reducción de la demanda han

sido determinantes para las marcas que, a pesar de estos condicionantes en la actividad, han mantenido el empleo con 61.704 puestos de trabajo en 2021. La aplicación de los ERTE ha permitido minorar el impacto en empleo derivado de la menor actividad industrial y comercial.

ACELERAR EL RITMO DE LA ELECTRIFICACIÓN

Respecto al compromiso con la electrificación, el informe elaborado por ANFAC señala la necesidad de aumentar el ritmo en la penetración de vehículos electrificados en línea con los objetivos contemplados en el PNIEC para alcanzar las exigencias de reducción de emisiones. En este sentido, desde la asociación se insiste que en 2021 no se cumplió el objetivo marcado de mercado electrificado y que para este año es necesario duplicar el volumen del año anterior hasta las 120.000 unidades matriculadas. Tal y como señala el Barómetro de la Electromovilidad elaborado por ANFAC, la distancia entre España y el resto de los países del entorno en materia de desarrollo de electromovilidad continúa aumentando. A pesar de que a cierre de 2021 España creció en el indicador global 9 puntos, el resto de la media europea subió 22 puntos logrando así cumplir con los objetivos establecidos, lo que evidencia la necesidad de acelerar el desarrollo de electromovilidad en España.

En paralelo, la patronal hace hincapié en impulsar la renovación del parque que alcanza los 13,5 años de antigüedad media creciendo por encima de la media europea que tiene 11,5 años.

UN MODELO DE MOVILIDAD Y DESCARBONIZACIÓN A LA ESPAÑOLA

ANFAC continúa trabajando para alcanzar los objetivos de descarbonización y cero emisiones marcados por la Unión Europea y que a nivel nacional recoge el PNIEC, que fija para 2030 un parque de 3 millones de turismos electrificados. Para ello, la asociación señala que España ha de diseñar su propio modelo de descarbonización y de movilidad que pueda dar respuestas a las necesidades de los ciudadanos y garantice el futuro industrial de la automoción española. De igual manera, ANFAC señala que, para impulsar la transformación industrial, además de la ágil adjudicación del PERTE VEC y la puesta en marcha de los proyectos asignados, es necesario seguir estableciendo medidas y una política industrial que favorezca esta transición. Para ello, hay que hacer foco en el anuncio de nuevos planes de política industrial que ayuden a la transformación y refuercen su autonomía estratégica, conservar la flexibilidad laboral del sector y apoyar esta política industrial con la imprescindible prioridad presupuestaria.



IRIZAR SE CONSOLIDA EN PORTUGAL

SE ESTÁ CONVIRTIENDO EN LA MARCA DE REFERENCIA EN EL PAÍS VECINO

A PRINCIPIOS DE ESTE VERANO YA HABÍA ENTREGADO 43 VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE URBANO DEL MUNICIPIO DE GUIMARAES, 48 UNIDADES INTERURBANAS PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA Y 15 UNIDADES IRIZAR I6 PARA LA REGIÓN DE MADEIRA, ENTRE OTROS

En 2021, Irizar ha suministrado la totalidad de vehículos nuevos de más de 16 toneladas para el transporte urbano del municipio de Guimaraes con 26 vehículos Low Entry sobre chasis MAN y otros 17 vehículos Irizar 100% eléctricos que serán

completados con otras cuatro unidades en 2022. De esta forma, Irizar ha conseguido cerrar operaciones importantes en segmentos donde tradicionalmente no había tenido penetración.

Además, para el área metropolitana de Lisboa, se ha cerrado una doble operación con un total de 48 vehículos de tipo interurbano: 23 Irizar i4H de 14 metros de largo y 25 unidades i4H con tecnología GNC y chasis MAN. Estas últimas unidades a gas incorporan botones de llamada de parada con lenguaje Braille, por primera vez en este tipo de vehículos.

Recientemente, Irizar ha cerrado, además, diferentes operaciones para empresas que operan tanto para FlixBus como para Rede Expressos, siendo la marca más demandada para este tipo de servicios.

Incluso a unos 1.000 Km de distancia de la capital lusa, Irizar es líder indiscutible en los segmentos de turismo e interurbanos en la región de Madeira estando presente en todas las grandes empresas de la isla.

En 2021 su posición en el mercado se ha visto afianzada aún más al cerrar una operación de 15 vehículos modelo Irizar i6 para la empresa pública Horarios de Funchal, quien opera el servicio urbano de la ciudad, mostrando así su apuesta decidida por potenciar la actividad de turismo en la isla.





COMIENZA LA FORMACIÓN IMPULSA DE ANETRA

CURSO DE "ESPECIALISTA EN DIRECCIÓN Y GESTIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE"

CON EL PROGRAMA DE FORMACIÓN IMPULSA, LA ASOCIACIÓN QUIERE DOTAR AL SECTOR DE LAS HERRAMIENTAS NECESARIAS PARA "LLEVAR LAS EMPRESAS AL SIGUIENTE NIVEL"

A sí lo describía **Laura Cubero**, Directora de ANETRA, que también hacía hincapié en la importancia de ofrecer valor añadido en los servicios para marcar la diferencia: Lo que distingue a una empresa de otra, no es tener autobuses. Autobuses tenemos todos. El valor añadido, la calidad del servicio es lo que nos puede diferenciar."



Al realizar el curso, impartido por la prestigiosa Universidad de Deusto, se otorgará a los participantes la acreditación como Especialista en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte. "Las empresas son las personas que las gestionan", afirma la Directora de ANETRA. Y esas personas deben tener las claves para profundizar en el entorno actual y dirigir sus empresas en la dirección correcta.

UN PLAN PARA PROFESIONALES DEL TRANSPORTE Y ADAPTADO A SUS HORARIOS Operaciones, finanzas, legislación, estrategia, marketing y enfoque al cliente, comunicación, transformación digital y gestión de talento, serán los ejes entorno a los que girará esta formación, que combinará clases presenciales y online.

El Programa IMPULSA comienza el 22 de septiembre de 2022 y tendrá una duración de 8 meses, hasta su fin en abril de 2023. Se impartirán 130 horas en total,

de las que 64 horas serán presenciales (8 horas de clase, un día al mes) y las otras 66 horas serán online. La formación online tendrá sesiones en directo de 1,5 horas, que quedarán grabadas, y también una parte de trabajo personal en sesiones de también 1,5 horas.

Las pausas de la comida en los días presenciales (hora y media) servirán para poner en práctica y debatir lo aprendido en el curso con expertos. Es un completo programa en el que además de las clases impartidas, propondrá lecturas previas a las sesiones y ejercicios prácticos posteriores. Será una formación de alto impacto para la que no se exige tener conocimientos específicos previos, ni en legislación, ni finanzas...

Para obtener el título será necesario asistir al 80% de las clases presenciales y online, así como entregar el mismo porcentaje de trabajos prácticos solicitados. Será una formación de evaluación continua, realizando test para cerrar cada uno de los 8 módulos de conocimiento. Para apoyar al alumno, habrá abierta una plataforma digital, la Comunidad 4.0, las 24 horas del día.

Tarifas: Aunque el coste de esta formación, creada a medida para el sector del transporte de viajeros por carretera, es de 13.000 euros, para los socios de ANETRA y para otras asociaciones de transporte de viajeros y mercancías con las que tienen firmado convenio será de 5.900 euros. También existen algunas ayudas que pueden ayudar a financiarlo.



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



ADVANCED DRIVER DISTRACTIONS RECOGNITION (ADR)

EL FUTURO REGLAMENTO DE "RECONOCIMIENTO AVANZADO DE DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR"

LOS SISTEMAS ADR SE DEFINEN COMO "SISTEMAS CAPACES DE RECONOCER EL NIVEL DE ATENCIÓN VISUAL DEL CONDUCTOR A LA SITUACIÓN DEL TRÁFICO Y AVISAR AL CONDUCTOR EN CASO DE DISTRACCIÓN"

La Comisión Europea estima que entre el 10% y el 30% de los accidentes en Europa se deben a la distracción de los conductores en la carretera, siendo el 16% de todas las colisiones mortales, y el 21% de todas las colisiones con heridos. Es probable que estas cifras sean mayores, dada la dificultad en determinar los factores que intervienen después de que se haya producido una colisión.

La conducción es una tarea que requiere el 100% de nuestra atención, pero en muchas ocasiones quitamos la vista de la carretera para conectar la radio o el navegador, mirar el móvil, buscar algún objeto en la guantera o regular los retrovisores, pequeñas distracciones que por mínimas que nos parezcan, pueden tener consecuencias fatales.

La NHTSA (Administración nacional de seguridad del tráfico en las carreteras de estados Unidos) dice que La distracción al conducir, "es cualquier actividad que desvía la atención de la conducción incluyendo hablar o escribir mensajes de texto en el teléfono, comer y beber, hablar con la gente en el vehículo, ajustar la radio o los sistemas de entretenimiento y navegación o cualquier causa que desvíe la atención de la tarea de conducir de forma segura".



Para ayudar en las tareas de distracción del conductor, la Comisión Europea está preparando los anexos técnicos del futuro reglamento de **“Reconocimiento Avanzado de Distracciones del conductor (ADR)”**, que será obligatorio en las categorías de vehículos M1, M2, M3, N1, N2 y N3 para **“nuevos tipos el 07/07/2024”** y **“todas las Matriculaciones el 07/07/2026”**.

Los sistemas ADR deben reconocer el nivel de atención visual del conductor en la situación del tráfico. Los datos indican que la forma más fiable de hacerlo es controlar directamente el movimiento de los ojos aunque algunos sistemas controlan el comportamiento visual en general, como el movimiento de la cabeza, para controlar indirectamente el movimiento de los ojos.

Los estudios existentes clasifican en cuatro tipos las formas de distracción, y a menudo los conductores experimentan más de un tipo de distracción al mismo tiempo:

Distracción visual: El conductor aparta la vista de la carretera para realizar una actividad secundaria no relacionada con la tarea de conducir.

Distracción auditiva: El ruido desvía la atención del conductor de las actividades necesarias para una conducción segura.

Distracción manual: El conductor retira una o ambas manos de los mandos del vehículo para atender a una actividad que no es necesaria para una conducción segura.

Distracción cognitiva: La mente del conductor está ocupada con otras tareas que no son necesarias para la conducción segura.

El sistema debe evaluar **“el estado de atención visual del conductor”** mediante la detección y el control de la dirección de la mirada y ser capaz de **“determinar cuándo el conductor está distraído visualmente”**.

En el proceso de la elaboración de las posibles listas de eventos que regularán la aplicación y el funcionamiento de los sistemas de atención visual del conductor (ADR) para vehículos en Europa, se están llevando a cabo por la comisión Europea mediante las siguientes tareas:

- Una revisión de los indicadores y métricas de la distracción visual, y una rápida evaluación de los umbrales de distracción visual.
- Una revisión de las normas nacionales e internacionales vigentes.
- La participación de los expertos de los estados miembros.

El objetivo de los estudios es identificar los aspectos de los sistemas de ADR que deben regularse de forma independiente de la tecnología y destacar los elementos que requieren más investigación.

Actualmente existe la tecnología para controlar los ojos, la cara y/o la cabeza del conductor mientras conduce. Esta tecnología, que suele adoptar la forma de una cámara orientada al conductor y estar integrada en el volante o en el cuadro de instrumentos, tiene la capacidad de determinar o estimar la dirección de la mirada del conductor mediante el seguimiento de uno o varios rasgos faciales (incluida la cabeza), y por tanto es determinar o estimar si el conductor está mirando hacia adelante en la carretera o tiene la atención desviada hacia otro lugar.

La Comisión Europea antes de la aprobación del texto reglamentario, tiene que preparar los debates entre las partes interesadas y los grupos de trabajo con las observaciones y recomendaciones necesarias para garantizar la fiabilidad del sistema, puesto que si un sistema ADR no es fiable, mostrará un número indeseable de:

- **“Alertas falsas positivas”**, que afectan negativamente a la experiencia del conductor y a su confianza en el sistema (es decir, lo ignorará o lo apagará), además de causar potencialmente una distracción en lugar de prevenirla; y/o
- **“Falsas alertas negativas”**, que anulan el propósito del sistema y afectan negativamente la confianza del conductor en el sistema (por ejemplo, no alertar al conductor cuando está distraído).

Para garantizar una eficacia adecuada y la normalización del **“Reconocimiento Avanzado de Distracciones del conductor”**, se recomienda establecer un criterio de aceptación, similar al de la **“Advertencia de somnolencia y atención del conductor (DDAW)”** que ya está regulada por el [R \(UE\) 2021/1341](#).

La tecnología para **“Controlar el estado de atención visual del conductor”** (es decir, los ojos, la cabeza y/o cara) y su integración con otros componentes del vehículo para crear un sistema ADR fiable y robusto, supone un nuevo reto tecnológico que **está en su última fase de desarrollo**, y terminará con la publicación en los próximos meses en el D.O.U.E. del reglamento delegado, con el tiempo suficiente para que los fabricantes puedan adaptarse y empezar a aplicarlo de forma obligatoria en los **“nuevos tipos de vehículo”** a partir del **07/07/2024**.



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



SONIA LORENZO, NUEVA VOCAL DE LA JUNTA DIRECTIVA DE ANETRA

Lorenzo cuenta con una amplia trayectoria en el sector del transporte discrecional. Nacida en Madrid, es licenciada en derecho por la Universidad Complutense, Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de viajes por ESIC; y en Dirección y Gestión Estratégica de PYMES por IESE. Forma parte de la plantilla de la empresa Autocares Milo, donde ocupa el cargo de directora financiera y de recursos humanos, y es vicepresidenta de la asociación madrileña AETRAM. En la imagen, Sonia Lorenzo con David del Olmo, presidente de AETRAM y Luis Ángel Pedrero, presidente de ANETRA.



EL NUEVO MAPA CONCESIONAL DE ZARAGOZA SIGUE ADELANTE

El Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Aragón (TACPA) ha levantado la suspensión de las licitaciones de las líneas que estaban en marcha. Una asociación empresarial y una de las empresas participantes en los concursos presentaron recursos contra el nuevo Mapa Concesional y el TACPA decretó la suspensión cautelar de las licitaciones a mediados de junio. Tras examinar el proyecto y las reclamaciones, ha decidido levantar la suspensión alegando que los intereses generales de la población zaragozana y aragonesa están protegidos por las directrices del Mapa Concesional. Con esta sentencia, se retoman las licitaciones de las nuevas líneas de transporte público metropolitano e interurbano. Se licitarán 9 lotes, en los que se agrupan las nuevas líneas, que deberán estar adjudicados y con los nuevos servicios en marcha a principios de 2023. FOTO: sección de noticias de la web CTAZ (Héctor Ochoa)

ATUC EXPLICA 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 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.



MOVERTIS Y AET SE ALÍAN PARA AYUDAR EN LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

Movertis acompañará a las empresas asociadas de AET (Asociación Española de Transporte) en la digitalización de procesos para ayudar a reducir costes y aumentar la productividad. Este acuerdo tiene como objetivo ayudar a las empresas de transporte a mejorar sus procesos mediante la digitalización. Además, el acuerdo también contempla sesiones formativas para los socios de AET, donde Movertis compartirá su conocimiento acerca de tecnología, transporte y soluciones de movilidad para que las empresas puedan adaptarse a las nuevas tendencias. Pablo Mazón Rodríguez, CEO de Movertis (a la derecha en la imagen), junto a Juan Manuel Martínez Mourín, Vicepresidente de AET, oficializaron el acuerdo en Barcelona, en el SIL (Salón Internacional de Transporte y Logística).





ALSA PONE EN MARCHA UN AUTOBÚS DE HIDRÓGENO EN TORREJÓN DE ARDOZ

Se trata de un autobús de 12 metros de largo, piso bajo integral y 100% accesible, con capacidad para 78 personas, 35 sentadas y 42 de pie, más un espacio reservado para PMR. Ofrece autonomía de 400 kilómetros, se reposta en unos 10 minutos y cuenta con cinco depósitos para el hidrógeno, ubicados en el techo, con una capacidad para 37 kilos. Alsa cuenta ya con una hidrogenera en su sede central de Operaciones y Mantenimiento en Torrejón de Ardoz (Madrid) para poder recargar. Es la primera hidrogenera de la Comunidad de Madrid para el transporte público y tiene una capacidad de carga de 50 kilogramos al día. La estrategia medioambiental de Alsa prevé que todos sus autobuses urbanos en España sean cero emisiones en 2035 y los interurbanos en 2040. Para ello, a partir de 2030, todas sus adquisiciones de autobuses serán cero emisiones.



GUAGUAS MUNICIPALES IMPULSA 16 PROYECTOS FINANCIADOS POR LA UE

Guaguas Municipales ha sacado a licitación un total de 16 proyectos (dos en solitario y otros 14 formando parte de una agrupación de municipios con las ciudades de San Sebastián, Palma y Málaga, en un programa denominado Innobus-Tur para la digitalización del transporte) financiados por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España, en el marco de los fondos Next Generation de la Unión Europea. Ya sacó a licitación cuatro vehículos 100% eléctricos de 12 m y pretende adquirir otro de 12 m con pila de combustible. Entre otros proyectos destaca la digitalización de los medios de pago, de las relaciones laborales y de los sistemas de comunicación e información, así como la incorporación de marquesinas o paradas inteligentes, con sistema de señalética accesible para invidentes, un sistema de control de aforos y de predicción de demanda y sensorización de paradas en tiempo real.



EMT MADRID ADJUDICA SU HIDROGENERA Y LA INSTALACIÓN FOTOVOLTAICA

La nueva estación de repostado permitirá dotar de varios puestos de recarga de hidrógeno verde para la flota de diez autobuses que la EMT prevé adquirir en una primera fase. El proyecto supone la puesta en marcha de las instalaciones necesarias para la producción, el almacenamiento y la distribución del hidrógeno. También contempla la instalación y puesta en funcionamiento de las placas fotovoltaicas capaces de generar toda la energía necesaria para la producción del H2 a partir de fuentes renovables. Además de la redacción y ejecución, la licitación también contempla el mantenimiento tanto preventivo como correctivo de las instalaciones durante cinco años.



EMT VALENCIA ADJUDICA LA ELECTRIFICACIÓN DE SU COCHERA

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de València electrificará el Depósito de San Isidro y sus talleres centrales por valor de 1,65 millones de euros. Este proyecto contempla la instalación de 26 puntos de carga para los autobuses eléctricos que se incorporarán a la flota a principios del próximo año y que permitirán avanzar en la descarbonización del transporte urbano. Su ejecución se realizará hasta marzo de 2023 e incluye la obra completa, el suministro e instalación de los equipos y sistemas de gestión y el mantenimiento. En un segundo lote, se adjudicará la dirección de obra y coordinación de seguridad y salud por valor de 40.000 euros.



IVECO GROUP VOLVERÁ A FABRICAR EN ITALIA

Así lo anunció IVECO en su evento “BEYOND-Iveco Group Days”. Serán vehículos de bajas o cero emisiones. Los autobuses se ensamblarán en Foggia, donde ya posee una planta de producción de motores. En los primeros años, y a partir del próximo, espera producir más de 3.000 autobuses sostenibles. En cuanto al desarrollo de sus baterías, se producirán, junto con la fabricación de motores de gas natural, biometano, diésel y biodiésel de última generación en la fábrica de Turín, en FPT Industrial.



COMIENZA LA PRODUCCIÓN DE LA NUEVA GENERACIÓN DE AUTOCARES SETRA

La primera ComfortClass de esta nueva generación salió de la línea de producción de la planta de Daimler Buses en Neu-Ulm y la TopClass le seguirá en breve. Los vehículos incorporan novedosas innovaciones técnicas y estéticas. Con el inicio de la producción de la nueva generación de la ComfortClass y la TopClass de Setra, Daimler Buses ha puesto a prueba por primera vez el llamado “digital bus body”. Los componentes de ambos autocares han sido ensamblados previamente mediante un proceso digital, pudiendo analizar paso a paso el modo óptimo de hacerlo. De esta manera, el proceso de ensamblaje se pudo optimizar de antemano minimizando ajustes posteriores. En el futuro, esta metodología se aplicará a todas las nuevas gamas de producto.



FUENLABRADA ADQUIERE 4 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE SOLARIS

Fuenlabrada se suma a casi 30 pueblos y ciudades en España que han apostado por los vehículos Solaris. Más de 500 autobuses Solaris circulan por las ciudades españolas. La compañía española, encargada del transporte público en la ciudad de Fuenlabrada, de casi 200.000 habitantes, ha apostado por los autobuses eléctricos Solaris Urbino 12 equipados con motores de tracción de 240 kW y baterías de High Energy con una potencia total superior a los 400 kWh. Los autobuses cero emisiones se entregarán en Fuenlabrada en el primer semestre de 2023. Además, los autobuses eléctricos Solaris contarán con un moderno sistema de asistencia al conductor, MobilEye Shield+, que permite eliminar los puntos ciegos. Los autobuses eléctricos Solaris de 12 metros transportarán a más de 70 pasajeros, incluidas 21 personas sentadas. Los habitantes de Fuenlabrada sin duda apreciarán la comodidad y la seguridad de los viajes diarios debido a que los autobuses están equipados con aire acondicionado en el habitáculo con modernos filtros antivirus.



AUVASA INCORPORARÁ 30 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE IRIZAR E-MOBILITY

El operador de los Autobuses Urbanos de Valladolid ha firmado un acuerdo para el suministro de 30 autobuses del modelo Irizar ie tram junto con sus infraestructuras de carga. La entrega de estas unidades estará dividida en dos años, entregando a finales de 2022 las primeras 11 unidades. Se trata de los primeros autobuses articulados cero emisiones de 18 metros de longitud que se integrarán en las líneas donde actualmente circula este tipo de vehículos.

Los vehículos estarán alimentados por baterías de última generación, con una capacidad de 630 kWh de energía embarcada y doble sistema de carga, pantógrafo invertido y carga por enchufe inteligente en cocheras, fabricados por Jema Energy, empresa del Grupo Irizar. Este sistema es compatible con la práctica totalidad de los autobuses eléctricos del mercado y facilita el proceso de carga diario del vehículo.



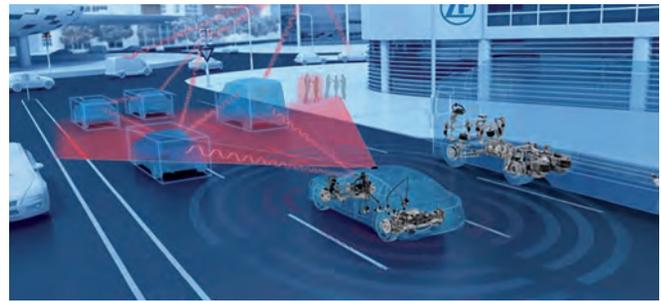
DISPONIBLES EN EUROPA LOS NEUMÁTICOS CONTINENTAL DE BOTELLAS RECICLADAS

Los neumáticos de Continental que contienen poliéster fabricado a partir de botellas de PET recicladas ya están disponibles en todos los puntos de venta de Europa. En España están a la venta desde el 1 de julio de 2022. El fabricante puso en marcha la producción en serie de la llamada tecnología ContiRe.Tex en abril de este año, la cual puede sustituir completamente el poliéster convencional de la carcasa del neumático. Actualmente, el fabricante de neumáticos premium ofrece tres modelos en cinco dimensiones cada uno con poliéster hecho de botellas de PET recicladas: los neumáticos de verano PremiumContact 6 y EcoContact 6 y el neumático para todo tiempo AllSeasonContact.



LISTA LA SEGUNDA GENERACIÓN DE LA VDO WORKSHOPTAB

El nuevo dispositivo WorkshopTab2 de Continental, una herramienta esencial en miles de talleres de vehículo industrial europeos ha aparecido nuevamente en escena, esta vez con una nueva versión mejorada con pantalla más grande y con más brillo, mejor manejo y un software más actualizado. En previsión del aumento de demanda cuando los tacógrafos inteligentes de segunda generación sean obligatorios, la WorkshopTab de VDO ofrece una inspección y calibración completa conforme a la ley.



ZF ANTICIPA CÓMO SERÁ EL FUTURO DE LA POSTVENTA

El director mundial de ZF Aftermarket, Philippe Colpron, ha expuesto la visión de futuro de la postventa que tiene la compañía. El máximo responsable de ZF Aftermarket incidió en la importancia que tendrán el mantenimiento preventivo y descriptivo, los servicios de actualizaciones y mejoras de software (OTA), y la gestión energética en el ámbito del transporte, donde los vehículos recorren muchos kilómetros y siguen existiendo ineficiencias. De cara al futuro, señaló que las soluciones de inteligencia artificial (IA) serán fundamentales para aportar valor añadido. Cree que los motores de combustión seguirán teniendo una gran presencia en el mercado de postventa durante las próximas décadas. La coexistencia de vehículos de combustión y los alternativos supondrá un reto para los profesionales que trabajan en los talleres.



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)



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.



SUÁREZ ARAUJO TAMBIÉN CONFÍA EN EL PRESTIJ SX DE TEMSA

José Ramón Menéndez, area sales manager de Marín Ayala, distribuidor de la marca en España, entregó la unidad a Antonio y José Luis Suárez, hermanos y socios de esta empresa gallega. Tiene mecánica Mitsubishi Fuso, 7 metros y 29 plazas más conductor.

GRANDOURE ADQUIERE UN NUEVO VEHÍCULO VOLVO

Se trata del modelo Cygnus de Beulas carrozado sobre chasis Volvo. Es la primera vez que este modelo se carroza en esta longitud. El vehículo, con 10,50 metros de longitud, tiene capacidad para 39 plazas + G + C y 44 plazas más conductor.



EL CABILDO DE LA PALMA Y TILP ADQUIEREN 3 AUTOBUSES SETRA

Transporte Insular La Palma, S. Coop., constituida en 1975, presta servicio regular y discrecional en la isla de La Palma. Para esta adquisición ha elegido el modelo Setra 418 LE business de 14,6 metros con capacidad para 57 butacas, rampa y espacio para PMR.

GBISTER ENTREGA UN MICROBÚS A JOAQUÍN GÓMEZ E HIJOS

El operador de Palencia ha apostado por una unidad Sprinter 519 CDI -7.8 m con carrocería TEKAYDINLAR. Tiene configuración 22+1+1 y está preparado para transporte PMR. GBISTER es el distribuidor oficial en España de TEKAYDINLAR.



FUTURTRANS APUESTA POR IVECO Y UNVI

Es la primera unidad de este modelo que llegó a Baleares. Tiene chasis IVECO CC150 y carrocería UNVI L20. Futurtrans, empresa de transporte discrecional de Can Picafort (Mallorca) cuenta con una moderna flota con capacidades entre las 16 y las 55 plazas.

TORRES ALLÉS ADQUIERE 3 AUTOBUSES NAVIGO USH DE OTOKAR

El año pasado, Isidro Bellota, Gerente de Torres Allés (que cumple 76 años), ya se hizo con una unidad y el resultado ha sido tan satisfactorio que no ha dudado en apostar de nuevo por estos autobuses. Realiza transporte discrecional, turístico, escolar y regular.





SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM CELEBRÓ SU ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

AETRAM llevó a cabo en Madrid su Asamblea General Extraordinaria de Asociados el pasado 13 de junio, la cual tuvo un éxito de asistencia en cuanto a empresas asociadas del Sector Discrecional de la Comunidad de Madrid, así como empresas y marcas relacionadas con el mismo, retomándose de nuevo las Asambleas estivales que durante dos años se han visto obligados a posponer por la pandemia sanitaria y que suponen además del tratamiento de los puntos asamblearios un foro de acercamiento entre las empresas de AETRAM y las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación: CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, CEPSA, AUTO ESCUELA GOYA, MAN TRUCK&BUS, PROFORMATRANS, SINFE, NOGEBUS, INTEGRALIA y GEXTIOM GROUP.

Dentro del desarrollo de la Asamblea se presentó el PLAN IMPULSA de formación llevado a cabo por la Asociación ANETRA, así como la presentación de GEXTIOM GROUP como empresa colaboradora de AETRAM especialista en recursos humanos relacionados con el transporte escolar, menores y especial.

Para finalizar el evento se adelantó la presentación por parte de AETRAM de una nueva plataforma digital colaborativa, FREEBUS digital, que tendrá como fin facilitar la colaboración entre empresas de transporte de viajeros adheridas a la misma.

Por parte del Presidente de AETRAM, David del Olmo, en su informe de clausura se trasladaron las diversas acciones llevadas a cabo por parte de la Asociación en los últimos meses y desde el pasado mes de marzo con la renovación de la Junta Directiva de AETRAM "con un incesante y persistente labor ante los diferentes organismos públicos y privados en defensa de las empresas del sector discrecional no solo de AETRAM sino de todo el sector en la región", los proyectos y acciones actuales que desde AETRAM se están llevando a cabo en el seno del Comité Madrileño de Transportes como puedan ser "las reclamaciones llevadas a cabo para el equilibrio de los contratos de transporte escolar por la subida del combustible y la revisión de precios de dichos contratos" así como una apuesta principal por la colaboración, no solo en entre las empresas de la Asociación, sino a nivel general entre todas las empresas del Sector en la región, como demuestra la presentación de la plataforma FREEBUS, así como entre la asociaciones y agentes implicados en el discrecional y regular de uso especial de la Comunidad de Madrid para obtener los mayores logros en defensa de las empresas.

Al respecto de esta plataforma digital, el Presidente de AETRAM indicó: "esta ha sido la Asamblea de la colaboración, la cual debe servir como punto de unión y partida para la obtención de los mayores logros en defensa de unas empresas discrecionales que apuestan por el transporte público colectivo, la seguridad y la sostenibilidad como medio de transporte imprescindible en la movilidad tanto para el presente como a futuro".



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

IRIZAR i6 - IVECO C45



Matriculado en septiembre de 2012.
Quedan 7 cursos transporte escolar.
55 pax +G+C. Butaca Irizar PB. 450.000 km.
Perfecto estado de mantenimiento
y funcionamiento. En venta por renovación
de flota. Único propietario. Tlf 619 123 509

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 Pol. 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



- ◆ Proformatrans, entidad especializada en formación en el transporte, gestionamos e impartimos la formación de las empresas.
- ◆ Proformatrans como entidad organizadora líder en el sector ha formado desde diciembre del pasado 2010 a más de 10.000 conductores, participando un total de 250 empresas del sector.

PROFORMATRANS ofrece diversos cursos del sector del transporte:

Curso de Tacógrafo Digital

Curso CAP Formación Continua de Conductores

Curso de Normas y leyes en el Transporte

Preparación EMT

Prevención de Riesgos Laborales



V O L V O

Transporte Urbano en la ciudad

Nos mueve la Descarbonización

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



*Según protocolo SORT1 de la UITP

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



Volvo Buses. Driving quality of life.