

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

Año 28. #290.
Febrero - Marzo 2023
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



CRECE EL MERCADO DE AUTOBUSES EN 2022

- En Portada: Se buscan soluciones contra la escasez de conductores profesionales • Reportaje: Especial PMR •
- Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS •



NUEVO CHASIS K

EFICIENTE, LE PONGAS LO QUE LE PONGAS

La mejor opción para tu **autobús escolar** o de **línea regular**. Con motorizaciones de **13L**, configurables en **2 o 3 ejes** y con potencias de **370CV a 500CV**. Sea cual sea la versión que elijas o el uso que le des, la nueva gama de **bastidores K** te ofrece aún más **fiabilidad, seguridad y eficiencia**. Con un gran rendimiento y una **reducción del consumo de un 6%** respecto a la anterior generación, **a la vista está que no hay un chasis más rentable.**



scania.es



SCANIA



EL TRANSPORTE PÚBLICO QUIERE RESPIRAR



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Tras casi tres años desde el inicio de la pandemia, el Gobierno de España tomó la decisión el pasado 7 de febrero de eliminar la obligatoriedad del uso de la mascarilla en el transporte público. El sector lo ha aplaudido, aunque son muchos los que consideran que se ha tardado demasiado tiempo en llegar a la conclusión de que el transporte colectivo era un lugar seguro. De hecho, el sector se ha sentido estigmatizado por esta medida al ser uno de los pocos espacios en los que era obligatorio llevarla, junto con centros médicos y farmacias.

Esto ha retrasado la recuperación de las empresas que prestan esos servicios, que aún no han podido alcanzar las cifras de demandas de usuarios anterior al periodo prepandemia. Y por eso, se ha estimado que el agujero económico podría superar los 1.000 millones de euros. La asociación ATUC ha solicitado un último fondo de rescate para aliviar las pérdidas del sector.

Al miedo a usar el transporte público, se ha sumado una cadena de circunstancias que no han favorecido la recuperación, como la crisis energética o la puesta en marcha de algunos títulos multiviajes gratuitos para algunos modos que entraron en conflicto con los intereses del autobús. Y la Ley de Movilidad Sostenible, que se espera sirva para establecer unas reglas estables de financiación más equi-

libradas, sigue en trámite. Por todo ello, todavía es necesario un empujoncito económico más para poder ver la luz al final del túnel.

El transporte de viajeros por carretera, tanto autobuses urbanos como autocares de líneas regulares, no pararon su actividad durante la pandemia y han seguido apostando por la innovación en sus servicios y en sus flotas.

En este número haremos una parada en la necesaria accesibilidad, cada vez más presente en todas las flotas de transporte en autobús y autocar de nuestro país pero que no puede dejar de ser un pilar fundamental para poder garantizar la movilidad para todos. También veremos cómo ha evolucionado el mercado del sector, analizando las matriculaciones del pasado año y nos fijaremos, más en detalle, en el segmento de midibuses y microbuses. Éste último es uno de los nichos más potentes actualmente y por ello, veremos cuales son sus principales novedades de producto.

El sector del autobús ofrece movilidad, que es un derecho, y movilidad accesible, que es fundamental, pero también es estratégico para la principal industria del país, el turismo. Así pudimos verlo en FITUR, donde muchas empresas del sector expusieron. De todo esto y mucho más hablamos en el nuevo número de Viajeros.



03 EDITORIAL

El transporte público quiere respirar

14 ENTREVISTA

Rafael Barbadillo, Presidente de Confibus

34 ESPECIAL

Movilidad para todos. Transporte PMR

06 EN PORTADA

Soluciones para encontrar conductores profesionales

18 ESPECIAL

El mercado de autobuses.
Matriculaciones de 2022

42 ENTREVISTA

Francisco Arroyo, Director Gerente de la EMT de Fuenlabrada

10 REPORTAJE

Proyecto "Empleo Sobre Ruedas" de la Fundación Nos Movemos

26 REPORTAJE

Midibus y microbuses, un segmento en auge

44 REPORTAJE

Autocares Casal renueva toda la flota urbana de Alcalá de Guadaíra



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: Infoycomunicación

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

11 REPORTAJE

Se necesitan más conductoras profesionales

30 FERIAS

Los operadores del sector, en FITUR 2023

46 ASOCIACIONES

II Congreso Nacional de Pymes del transporte de viajeros por carretera organizado por DIREBUS

12 PRODUCTO

Ferqui Nora Travel

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



SE BUSCAN SOLUCIONES A LA ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES

EL SECTOR PROPONE SOLUCIONES PARA ACABAR CON EL PROBLEMA

EN TAN SOLO TRES AÑOS, PODRÍAN FALTAR MÁS DE DOS MILLONES DE CONDUCTORES PROFESIONALES EN TODA LA UNIÓN EUROPEA. LA MOVILIDAD DE PERSONAS Y DE MERCANCÍAS PELIGRA

El problema de la falta de conductores profesionales está presente tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros. Desde las diferentes asociaciones sectoriales se ha lanzado la voz de alarma hace tiempo y ahora se buscan soluciones urgentes para solucionar un efecto que parece imparable.

La IRU (en la que se integra CONFEBUS) junto con su miembro Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA), se reunieron con el comisario de Empleo y Derechos Sociales de la UE, Nicolas Schmit, para discutir las principales amenazas para la industria del transporte por carretera. Uno de esos problemas críticos es la escasez de conductores profesionales, que pone en jaque tanto la movilidad de personas como las cadenas de suministro en toda la UE.

LA ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES EN CIFRAS

Según se ha estimado, en 2026 estaríamos ante la falta de más de dos millones de conductores profesionales, lo que afectaría directamente a la mitad de los desplazamientos de mercancías y a millo-

nes de viajes de pasajeros. Por ello, se busca a toda costa, que la profesión sea más atractiva para poder captar nuevos trabajadores.

Según indica la asociación ANETRA, la falta de conductores de autobús y autocar en Europa está fuera de control, como se ve en el informe de la IRU, "La profesión de conductor de autobús y autocar en Europa: acceso y atractivo".

"El estudio señala que en 2021 había unas 12.000 plazas vacantes en cuatro países sobre los que basa el análisis, por ser los que más tráfico de transporte por carretera de viajeros tiene en Europa, como son Polonia, Dinamarca, España y Alemania, y que se espera que vaya creciendo a un ritmo de un 20% hasta 2026.

En el caso de España, IRU anticipa que la situación de incremento del transporte, sobre todo turístico, tras la pandemia, y el aumento de las jubilaciones, puede tener un efecto, significativamente, multiplicador, hasta por nueve de cara al 2026. De hecho, en los nueve primeros meses de año, el informe destaca una demanda de conductores del 50% mientras se apunta que Alemania tiene una demanda no atendida del 38%; Polonia, del 22,4 %; y Dinamarca, del 68,9%.

Para 2026, IRU considera que en estos cuatro países analizados se van a producir 100.000 vacantes de conductores, de ellos 37.000 en España; 45.000 en

Alemania, 10.000 en Dinamarca; y, 8.000 en Polonia,” se señala desde ANETRA.

NO ES UNA CUESTIÓN DE PRECIO DEL CARNÉ

El coste del permiso de conducción para profesionales en España no es de lo más alto, al contrario. Según el estudio mencionado de la IRU, el precio de la licencia para conducir autobuses y autocares en España y Polonia ronda los 2.000 euros de media, frente a los 9.000 euros que cuesta en Alemania o los 6.000 de Dinamarca. A pesar de ello, se prevé una caída de conductores profesionales en España del 57 por ciento para 2026 con la consideración de que más del 30 por ciento de los conductores actuales sobrepasan los 55 años.

¿HARÍA MÁS ATRACTIVA LA PROFESIÓN UNA FP DE CONDUCCIÓN PROFESIONAL?

Introducir la conducción profesional dentro la formación reglada es una de las apuestas, porque con ello se podría paliar el alto índice de desempleo juvenil tratando de abaratar la formación inicial y adelantando la edad mínima para poder acceder a este trabajo.

Actualmente, la edad mínima exigida para ser conductor profesional es diferente en cada país



de la UE. Varía entre los 18 años y los 24 años, siendo en España de 21 años. En el sector se pide que pueda bajar hasta los 18 años si se comienza la formación a partir de los 17.

En este sentido, la asociación FECAV ha firmado un convenio de colaboración con la Generalitat de Cataluña para promover, impulsar y mejorar la formación y cualificación profesional del sector de transporte de viajeros por carretera. En el curso escolar 2022-2023, cinco institutos públicos de Cataluña, repartidos por sus cuatro provincias, ofrecen el ciclo

PARA 2026, IRU CONSIDERA QUE SE VAN A PRODUCIR 37.000 VACANTE EN PUESTOS DE CONDUCCIÓN PROFESIONAL EN ESPAÑA

GRAND ISUZU TORO

GRAND TORO



COMPACTO

8,5m. de longitud



FIABLE

Motor Cummins 210CV
Caja de cambios ALLISON



VERSÁTIL

Clase II y Clase III
37 pasajeros
Maletero 4,6m²



Mobility Bus Spain S.L.

Importador oficial de Isuzu Bus en España

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

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



ISUZU BUS



formativo de grado medio de Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.” A través de este acuerdo, las personas que cursen el ciclo podrán obtener el CAP en el propio centro y se facilitará, a través de la formación dual, que el alumnado pueda sacarse el carné de conducir para este tipo de vehículos.

SERÁ NECESARIA LA LLEGADA DE PROFESIONALES DESDE FUERA DE LA UE

Desde la Unión Europea ya se avisa de que el progresivo aumento de esa escasez de conductores profesionales no puede salvarse sólo con conductores locales, por muy atractiva que se haga esta labor. Habrá que recurrir herramientas y políticas de inmigración para importar talento de terceros países en mercados fuera de la UE.

CONTAR CON LA INCORPORACIÓN DE MILITARES

Las diferentes asociaciones han ido firmando diversos convenios de colaboración con el Ministerio de Defensa para poder incorporar militares que quieran pasar a la vida civil al mundo

del transporte por carretera. De hecho, desde la Fundación CEOE también se ha puesto en marcha el proyecto “Es tu Fuerza” para la inserción laboral en el sector del personal de las Fuerzas Armadas que da su paso a la vida civil.

UN PROBLEMA TODAVÍA MAYOR EN LAS ISLAS TURÍSTICAS

A todos estos problemas comunes, se suma en algunas islas turísticas el elevado coste de la vivienda, lo que dificulta aún más que los conductores profesionales quieran mudarse para trabajar en el sector en estos puntos.

INICIATIVAS PRIVADAS PARA PALIAR EL PROBLEMA

Ante tal escasez de conductores profesionales, la multinacional Stellantis propuso a sus propios trabajadores, que forman parte de las plantillas de producción de vehículos en sus fábricas de Europa, que cambiaran su puesto de forma voluntaria para convertirse en conductores profesionales de camión portacoche que su compañía requiere. Eso supondría un plus de sueldo de 800 euros para quienes tengan el carné necesario para este tipo de transporte aunque se acepta la inscripción de cualquiera que tenga simplemente carné de conducir con cinco años de antigüedad y más de 21 años.

SE BUSCAN CONDUCTORAS PROFESIONALES

Todavía es escaso el número de mujeres que se ponen al volante de un vehículo industrial. En el caso del transporte de mercancías, tan sólo un 2% de los conductores son mujeres, según datos de ASTIC. La media en Europa no es mucho mayor, el 3 %, siendo Italia (7%) y Alemania (5 %) los países con más presencia femenina.

En el caso del transporte de viajeros, según datos publicados por CONFEBUS justo al inicio de la pandemia, el número de conductoras de autobús creció un 71% de 2012 a 2017 (datos publicados por la DGT), el 18% de las licencias para conducir autobuses registradas en los últimos 10 años pertenece a mujeres y la media de edad de las mujeres conductoras de autobús en España se sitúa entre los 30 y 50 años. Según Eurostat, España tiene 174.200 trabajadores en el transporte de viajeros por carretera, de los cuales 33.690 son trabajadoras del transporte en autobús. En 2017, las mujeres con permiso para conducir un autobús en España ascendían a 17.700.

Sobre un interesante proyecto que une incorporación al mercado laboral de las mujeres y búsqueda de conductores profesionales llevado a cabo por la Fundación Nos Movemos, hablamos en detalle a continuación.

HACER EL TRABAJO MÁS ATRACTIVO, CONVERTIRLO EN FORMACIÓN REGLADA, BAJAR LA EDAD DE ACCESO AL CARNÉ DE CONDUCIR PROFESIONAL, APOYAR LA ENTRADA DE MUJERES EN EL SECTOR, RECURRIR A MILITARES QUE PASAN A LA VIDA CIVIL Y APOSTAR POR LOS ACUERDOS DE MIGRACIÓN CON PAÍSES EXTRACOMUNITARIOS, SON ALGUNAS DE LAS OPCIONES



Lunas y Parabrisas

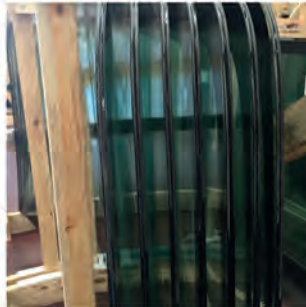
Más de **1000** referencias
Parabrisas Ventanas y lunas

STOCK PROPIO

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

SOMOS ESPECIALITAS

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



ASISTENCIA

Línea telefónica
asistencia técnica

SOPORTE

Equipo comercial
especializado

SERVICIOS

Servicio de atención al cliente
Diseño de planos
Estudio de flotas

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

www.cbmcompany.com



PROYECTO "EMPLEO SOBRE RUEDAS" DE LA FUNDACIÓN NOS MOVEMOS

EL PROYECTO SE HA INICIADO CON MUJERES VÍCTIMAS DE VIOLENCIA DE GÉNERO

DEBIDO A LA DIFICULTAD DE CONSEGUIR CONDUCTORES PROFESIONALES EN EL SECTOR, DESDE LA FUNDACIÓN NOS MOVEMOS, SE HA CREADO ESTA FORMACIÓN GRATUITA PARA BUSCAR UNA SOLUCIÓN A ESTE PROBLEMA A LA VEZ QUE SE CONSIGUE DAR UNA SALIDA LABORAL DIGNA A PERSONAS DE ALTA EXCUSIÓN SOCIAL

La Fundación Nos Movemos está vinculada al mundo del transporte. Es una iniciativa corporativa del GRUPO1844, empresa de referencia en el transporte de viajeros por carretera en

Canarias. La Fundación Nos Movemos es una entidad sin ánimo de lucro que nace con el propósito de colaborar en el desarrollo de la sociedad canaria a través de proyectos sociales enmarcados en los campos de infancia, voluntariado, empleabilidad y desarrollo del talento. Fundación Nos Movemos es miembro de la Asociación Española de Fundaciones. AEF.

EMPLEO SOBRE RUEDAS

El proyecto Empleo Sobre Ruedas pretende formar conductoras y conductores de autobús, no solo capacitándoles para la profesión, sino preparándoles también en otras competencias de modo que estén listos de cara a las demandas de un mercado cambiante y cada vez más tecnológico. Se trata pues de una formación especializada y de excelencia para dotar de profesionales al sector del transporte.

Esta iniciativa va destinada a personas en situación de desempleo y personas empleadas con inquietudes por mejorar y especializarse, así como colectivos de alta exclusión social, facilitando la inserción laboral, personas con discapacidad, víctimas de violencia de género...

CÓMO SERÁ LA FORMACIÓN

Cada grupo estará compuesto por 20 participantes. El curso tendrá una duración de dos meses, con 5 horas de clase de lunes a viernes. Se garantiza la empleabilidad para el 100% de los alumnos que acaben el curso con la calificación de apto.

Por un lado, habrá clases para capacitación específica en el Carnet D y CAP. Por otro lado, se impartirán también competencias transversales: DIGITALES (camino a la innovación), PSICOLÓGICAS (desarrollo integral de la persona), COMUNICATIVAS (desarrollo de la comunicación asertiva), LINGÜÍSTICAS e IDIOMAS (atención a los viajeros). Finalmente, se realizarán prácticas tutorizadas en el centro de trabajo durante un mes.

Con el compromiso de contratación, todos los participantes que superen las prácticas tendrán acceso directo al puesto de trabajo.

Rosi Martín, Directora de la Fundación Nos Movemos, (en la imagen) nos indica: "Nuestra intención es formar personas de alta exclusión social para que puedan acceder a un puesto de trabajo digno y se favorezca la inserción social, además de promover la economía local. Desde el Grupo1844 se está trabajando para hacerlo extensible a toda Canarias y al resto del país, a aquellos operadores que estén interesados."



SE NECESITAN CONDUCTORAS PROFESIONALES

ASTIC DEMANDA POLÍTICAS PÚBLICAS QUE ATRAIGAN MUJERES AL SECTOR DEL TRANSPORTE

EN 2022, DEL TOTAL DE CARNÉS DE CAMIÓN QUE SE EXPIDIERON, SOLO EL 11 % SE OTORGARON A MUJERES. EN EL CASO DE CARNÉS PARA AUTOBÚS, EL PORCENTAJE SE ELEVÓ HASTA EL 15,9 %

Desde la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) se ha solicitado a las Administraciones Públicas españolas y europeas mayor implicación e inversiones para fomentar la entrada de la mujer en puestos de trabajo relacionados con el transporte ya que, según indica la asociación, existe un gran desequilibrio de género en el sector. De hecho, a pesar de que las mujeres representan el 52% de la población española, tan sólo suponen el 3% de los conductores profesionales en el caso del transporte pesado de mercancías por carretera. El porcentaje de mujeres en este sector es alarmantemente bajo en todos los países del globo: Estados Unidos (8 %), Italia (7 %), China (5 %), Alemania (5 %), México (2 %) o Rusia (1 %).

Nuestro país tiene una de las tasas de desempleo femenino más altas de Europa (14 %) y el panorama actual de grave escasez de conductores profesionales. Se necesitan 15.000 trabajadores nuevos.

LA INCORPORACIÓN DE LAS CONDUCTORAS PROFESIONALES AVANZA MUY LENTAMENTE

Según datos facilitados por la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2022 se expidieron un total de 20.476 carnets de conducir camiones, de los cuales el 11 % eran de mujeres. Curiosamente, durante la pandemia, de las más de 42.000 personas que obtuvieron el carné de camión pesado de más de 3.500 Kg, el 28% fueron mujeres. Si nos referimos a licencias para conducir autobuses, en 2022 se expidieron 4.274 carnets. El 15,9 % de éstos eran de mujeres. De este total de permisos de conducción, 888 correspondieron a autobuses pesados (más de 16 viajeros con posibilidad de colocar remolque que no exceda de los 750 kg.), de los que el 6,9 % lo obtuvieron conduc-

 **SOLARIS**
A CAF GROUP COMPANY



Solaris Urbino 18 hydrogen

Estamos cambiando la imagen del transporte público



NORA TRAVEL, UN HITO DE EFICIENCIA, SEGURIDAD Y CONFORT

ESTE MODELO DE FERQUI FUE EL GANADOR DEL MIDIBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

FERQUI NORA TRAVEL NACE PARA SATISFACER LAS NUEVAS NECESIDADES DE LOS CLIENTES MANTENIENDO LA RENTABILIDAD, EFICACIA Y MÁXIMA CALIDAD DEL SERVICIO



La evolución de la movilidad está desembocando en una constelación de servicios entre cuyas características destacaríamos la personalización en la realización de éstos. Los servicios de autobús y autocar, brindados por los operadores, no han sido ajenos a esta fuerte tendencia, sino que han sido protagonistas y están a la vanguardia en la forma que satisfacen la innumerable variedad del tipo de demandas que requieren los viajeros.

En ese contexto, Ferqui lanzó al mercado el modelo de carrocería Nora, sobre el bastidor de la marca Iveco modelo CC100 en el 2017. Un autocar de 9,2 m. de longitud con capacidad para llevar hasta 37 viajeros más el conductor. Fue diseñado con el objetivo principal de conciliar la satisfacción del cliente, con la rentabilidad y eficacia del servicio aunada

con el confort del viajero. Ahora llega su nueva versión, premiada con el galardón al Midibús del Año 2023 en España.

UN NUEVO MODELO QUE TIENE EN CUENTA LA OPINIÓN DE LOS CLIENTES

Después de un lustro, y una buena aceptación por parte de los operadores, los responsables de Ferqui consideraron oportuno proceder a un rediseño con el fin de actualizar el modelo en consonancia a la vigorosa dinámica del mercado, materializando aquellas acertadas sugerencias que los operadores han compartido con ellos durante este periodo de tiempo.

Nora Travel es el nombre elegido para este modelo que recoge el testigo en la senda iniciada por su antecesor, “con la esperanza de que los operadores sigan depositando su confianza en nuestros productos”, indican desde Ferqui.

SU PLATAFORMA IVECO, VITAL PARA EL ÉXITO DEL PROYECTO

La elección de la plataforma de la marca Iveco y modelo CC100 ha sido determinante en el éxito del proyecto, ya que cumple con las bondades

que se le exigen a este tipo de vehículos. Su longitud de 9 metros es ideal para ser maniobrado en recorridos sinuosos. La motorización de 220 CV de potencia le proporciona el empuje necesario para mantener una marcha silenciosa y mover ágilmente un peso máximo total en orden de marcha de 10 Tn. Cuenta con un freno eléctrico Telma y una suspensión neumática en ambos ejes que le permiten ser capaz de llevar confortablemente y seguros a 37 viajeros, más el conductor, al destino final.

EL NUEVO FERQUI NORA TRAVEL

La intervención estética se ha producido, principalmente, en la parte frontal del vehículo, otorgándole un diseño y una línea sugerente e innovadora. Además, la puerta lateral de acceso al puesto del conductor cuenta con un mayor grado de apertura.

Pero no solo se han realizado mejoras estéticas, sino que, basándose en las opiniones recibidas por los clientes, se han mejorado varios aspectos funcionales del vehículo. Por ejemplo, la visión del conductor se ha aumentado notablemente gracias a sus nuevos y amplios espejos delanteros conjugados con un nuevo diseño del parabrisas, cuya forma alabeada contribuye a mejorar la visibilidad perimetral delantera desde el puesto del conductor y a incrementar la seguridad en la conducción del vehículo

UN EQUIPAMIENTO TOP

Tanto la versión Nora Travel como Nora Travel PMR, llevan de serie un equipamiento de alto nivel. En su carrocería se han incluido asientos reclinables, puerta de conductor, puerta de servicio eléctrica, puerta de emergencia, cierre centralizado, radio y micro, y maletero tanto trasero como en los laterales.



DISPONIBLE EN VARIAS VERSIONES



La familia Nora Travel cuenta con dos versiones básicas, en las que destaca la notable capacidad de maletero que las hace ideales para trayectos de transfer y rutas con grupos que lleven un gran número de maletas. Pero también se encuentra disponible una versión especial que se personaliza al máximo para poder transformarlo en Bibliobús, oficina móvil o unidad sanitaria móvil.

Nora Travel 37. Dispone de 37 butacas reclinables más conductor y un amplio volumen de bodegas de 6 m³ de capacidad. Una relación única para este tipo de vehículos dada su longitud total de 9 m.

Nora Travel PMR. Dispone de 36 asientos reclinables más conductor y una plataforma para viajeros con silla de ruedas situada encima del eje trasero con lo cual ni la capacidad del maletero trasero ni la de los maleteros laterales queda reducida por la incorporación del mecanismo de la plataforma. Para cumplir con el peso máximo admisible se ha tenido que reducir una plaza, pasando a ser el número de viajeros que puede llevar esta versión, 36 más el conductor.

En cuanto a la climatización se han incorporado dos equipos independientes de aire acondicionado (dos compresores, dos evaporadores, dos condensadores), uno para la zona de viajeros y el segundo para la zona del conductor. Esto dota al vehículo de un confort extra en periodos estivales y sobre todo en aquellas zonas donde las temperaturas máximas pasan de los 40 grados. A ello se suma la ventaja de equipar doble acristalamiento y la calefacción por convectores en ambos lados.

Si nos centramos en el bastidor, con motor de 220 C.V. Euro VI, cambio manual y freno eléctrico Telma, hay que destacar la suspensión neumática en ambos ejes, el asiento del conductor con suspensión neumática y sistemas como el limitador del velocidad, ABS y ASR, además del tacógrafo digital. De manera opcional, está disponible también con cambio automático.

La carrocería Nora Travel junto con el bastidor Iveco CC100 es la combinación perfecta para ofrecer aquellos servicios en los que la longitud del vehículo, el número de viajeros y la capacidad de bodegas son importantes, pero también se requiere un gran nivel de confort al mismo tiempo que una notable seguridad para los viajeros. Todo ello, ofreciendo siempre la rentabilidad que necesitan las empresas de transporte.

**CON 9,2 M. TIENE CAPACIDAD HASTA 37 + C O
HASTA 36 + PMR + C**



“NO NECESITAMOS HACER KILÓMETROS, SINO KILÓMETROS RENTABLES”

RAFAEL BARBADILLO, PRESIDENTE DE CONFEBUS

EL II CONFEBUS SUMMIT 2023 SE CELEBRARÁ LOS DÍAS 18 Y 19 DE ABRIL EN PALMA DE MALLORCA. HEMOS HABLADO CON RAFAEL BARBADILLO DE LOS TEMAS QUE SE TRATARÁN ALLÍ Y DE OTRAS CUESTIONES QUE PREOCUPAN AL SECTOR ACTUALMENTE

En abril, CONFEBUS celebrará su segundo SUMMIT. ¿Cómo será esta primera edición de su congreso tras la pandemia, qué veremos allí, de qué se hablará principalmente?

Sí, vamos a celebrar nuestro II Summit. El objetivo es recuperar la normalidad porque la pandemia hizo imposible darle la periodicidad que queríamos. Después, en 2022, se iba a celebrar también FIAA y decidimos hacerlo en 2023, porque ya hay cierta re-

cuperación tanto por nuestra parte como de la compra de vehículos. Están un poco mejor las cosas para poder hacerlo.

Las tres temáticas que se van a abordar en el Summit son la sostenibilidad, la colaboración público-privada y el transporte turístico.

La sostenibilidad es uno de los retos más importantes a los que se enfrenta el sector. No termina con la compra de vehículos, también hay que adaptar las infraestructuras de la empresa para recarga, hay que adaptar los talleres, hay que formar a todo el personal... Además, hay mucha incertidumbre sobre qué tecnologías podemos utilizar. En el caso de los autobuses urbanos está más claro, pero ¿qué pasa con los interurbanos, con el gas, con el hidrógeno, qué vehículo debo comprar? Y luego están también las Zonas de Bajas Emisiones...

Todo ello está muy unido a la colaboración público-privada y todo lo que son las contratacio-

nes y licitaciones por parte de las Administraciones. Se está siguiendo un modelo subastero que no va a ninguna parte, que es pan para hoy y hambre para mañana. Si no tenemos una contratación pública que esté acorde con las importantes inversiones que requiera el futuro de la movilidad, va a ser muy difícil lograr un reto tan grande como es la sostenibilidad.

Y por último, estando en Mallorca, no cabe duda de que hablaremos sobre el turismo, que es una de las patas importantes del nuestro sector.

¿Qué peso tiene el transporte en autocar en la industria turística española? ¿Se ha recuperado ya de la pandemia este segmento del transporte y qué previsiones hay de crecimiento este año?

En el año 2022, en comparación con las cifras pre-pandemia, el discrecional cerró el ejercicio con un 28% menos de demanda. Hablamos de 159 millones de viajeros frente a 221 millones que hubo en 2019, según el INE.

A pesar de esas cifras, tengo que decir que el año no ha sido especialmente malo para esta actividad. Muchas empresas durante la pandemia vendieron vehículos y no hay flota suficiente ahora para la demanda. Por eso, los precios han subido y, aunque se han hecho menos kilómetros, han sido kilómetros más rentables. A pesar incluso de la inflación y del precio del combustible.

Por otro lado, las previsiones del turismo para 2023 son muy buenas. FITUR es un termómetro muy importante y en su última edición estuvo a tope. En cuanto a reservas hoteleras y de avión para este verano, ya están por encima de las que había en estas mismas fechas en 2019, por lo cual se puede ser optimista porque esto repercute en toda la actividad, empezando por los discrecionales, pero también los regulares moverán más gente.

De todos modos, no nos gusta hablar de segmentos diferenciados porque entendemos que las empresas realizan transporte de viajeros por carretera y gestionan servicios y contratos, a veces de un tipo y otras veces de otro. Somos gestores de movilidad en las que también cabe la bicicleta, el car sharing... Es hacia lo que evoluciona el mercado.

Acaban de pedir junto a ATUC, un nuevo fondo de rescate. ¿Para quién serían las ayudas?

Ya que con ATUC se solicita para la parte más urbana, nuestra demanda de este nuevo fondo de rescate está muy orientada a servicios metropolitanos y concesiones autonómicas que están muy presentes en CONFEBUS. Pero también para el transporte escolar a fin de tratar de reequilibrar sus contratos con la Administración Pública. Si el número de viajeros cae y los costes suben y es un contrato con la Administración, de alguna manera, ésta debe ree-

SOBRE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: "SI NO DEJAS CONTEMPLADA LA FINANCIACIÓN DE TODO EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y SOLO FINANCIAS UNA PARTE, ES UNA LEY QUE NACE COJA"

quilibrarlo. Debe haber compensación porque se atravesará una situación muy difícil. Y eso está dentro de las demandas del nuevo fondo de rescate solicitado.

En cuanto a las líneas regulares, suponemos que es vital que se apruebe el nuevo mapa concesional. ¿En qué situación está esta cuestión?

Hay que renovarlas concesiones. Los contratos están caducados y hay que licitar ya. No sé si con el mapa antiguo o el nuevo, pero hay que empezar a hacerlo. Imagino que hasta que no pase la cita electoral municipal y autonómica no se va a tocar nada. Nosotros habíamos pedido un nuevo mapa concesional y ahora por fin se presenta, aunque solo sea un borrador inicial no el definitivo... Hay que empezar a renovar las concesiones tras un paréntesis lógico por la pandemia.

¿Siguen defendiendo el sistema concesional actual?

Muchos dicen que éste es un sistema cerrado, un monopolio, pero la realidad es que aquí puede venir a licitar cualquier empresa del mundo, se puede presentar al concurso quien quiera. Hay empresas que prefieren no presentarse y ganarlo modificando la regulación. Nosotros entendemos que no es así. El sistema concesional, y lo digo con convencimiento, permite conectar toda España y vertebrar el territorio de una forma que supone un escaso coste para la Administración.

Lo cierto es que cuando se licita, el sistema concesional actual permite, como se ha visto, el cambio de operador en las líneas.



CONFEBUS HA INCLUIDO AL TRANSPORTE ESCOLAR EN SU SOLICITUD DE UN NUEVO FONDO DE RESCATE. "SI EL NÚMERO DE VIAJEROS CAE Y LOS COSTES SUBEN Y ES UN CONTRATO CON LA ADMINISTRACIÓN, DE ALGUNA MANERA, ÉSTA DEBE REEQUILIBRARLO"

El transporte Regular de Uso Especial, y más concretamente el escolar, también está representado por CONFEBUS. ¿Qué problemas tiene a día de hoy y qué necesita para solucionarlos?

En los contratos de transporte escolar que dependen de la Administración, de los colegios públicos, tenemos un problema de modelo de licitación, que es un modelo de subasta. Muchas veces, los precios que pone la Administración de salida no son malos pero el sector se ha dedicado a machacarlos, tradicionalmente.

Al problema de los precios, se sumará este año otro más. Tras la prórroga provisional que se concedió en la pandemia de dos años más de antigüedad para los autocares escolares, al volver a la normalidad, este año toca renovar los de 18 años, los de 17 y los de 16. Esto, según las estimaciones que hemos hecho, está en torno a los 3.700 vehículos que hay que renovar.

Esta renovación se encuentra con dos problemas añadidos. Por un lado, la falta de suministros que están teniendo los fabricantes y carroceros y que prolonga las fechas de entrega. Por otro, la financiación ya no es la misma que la de hace años. Si sumas todo, es posible que no haya vehículos suficientes en septiembre para hacer los servicios escolares.

Nosotros ya lo hemos advertido. La Administración tendrá que buscar las soluciones llegado el momento. Pero creo de todos modos que es bueno que la gente piense que hay que ir renovando porque los vehículos envejecidos disparan los costes de mantenimiento, entre otras muchas variantes.

¿Como está afectando la transición ecológica a los operadores españoles? ¿Hay ayudas suficientes? ¿Permiten éstas ser competitivos?

La sostenibilidad es un reto que tenemos que abordar sin discusión pero para ello se necesitan muchas inversiones porque estamos ante un cambio de modelo. Lo decíamos antes, no solo la compra de vehículos, también la formación, las instalaciones e infraestructuras y la propia gestión del nuevo tipo de movilidad y sus nuevos problemas.

Es difícil saber qué tipo de propulsión elegir. Estamos probando diferentes tecnologías, vehículos eléctricos, de hidrógeno... ¿Qué va a pasar con el biogas?... ¿Y el diesel? En urbano está bastante claro. Pero para media y larga distancia, ¿qué hacemos si el gasoil va a morir? ¿Cuál será el valor residual de los vehículos diesel en unos años?

Para determinados tipos de servicios pueden valer las nuevas propulsiones. Las Zonas de Bajas Emisiones nos van a llevar a tener esta clase de vehículo para poder entrar en las ciudades con los autocares. Si trabajamos con grandes multinacionales de turismo van a empezar a pedir que toda su cadena de proveedores tenga cero emisiones, si haces crucerismo tendrás que ir con un vehículo eléctrico al puerto...Se va a acabar imponiendo de alguna manera.

Es un cambio tecnológico tan grande que necesitamos ayudas. Los fondos Next Generation que son una oportunidad, deberían destinar mayor cantidad de dinero precisamente a esto. Y lo digo porque



están dando solamente 100.000 euros para la compra de un autobús eléctrico o de hidrógeno. Esta es una cantidad muy pequeña para vehículos que cuestan tres veces más que uno diesel. En Alemania y Portugal les pagan la diferencia. Es una ayuda al cambio tecnológico, no a la explotación. Es así como debería contemplarlo la Administración.

¿Y qué pasa con todos los vehículos Euro 6 de última generación que emiten mucho menos que los motores diesel de generaciones anteriores? Deberíamos contribuir a hacer una sustitución de esos vehículos aunque sea con nuevos motores diesel más modernos.

¿Servirá de apoyo para esta cuestión la nueva Ley de Movilidad Sostenible?

Debería. Al principio se iba a llamar Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público, pero se le ha caído la segunda parte del nombre. Ha quedado un capítulo sobre financiación en el texto, pero solo habla de transporte urbano. ¿Y qué pasa con el resto? Nosotros entendemos que es una oportunidad. Una ley tiene vocación de duración en el tiempo. Si no dejas contemplada la financiación de todo el sistema de transporte y solo financias una parte, es una ley que nace coja.

¿Cree que hay algún modo de lograr que no se aplique la Ley de Desindexación en los contratos de servicio público del sector del autobús para que puedan revisarse los costes reales?

Hay posibilidades de dejar al sector fuera de esta ley, pero las Administraciones no quieren. Si no puedes trasladar los incrementos de costes al mercado, poco a poco te estás estrangulando. Son contratos de larga duración, a 8 o 10 años, que acaban siendo deficitarios porque no puedes trasladar, como ha ocurrido ahora, ni la inflación ni el precio de la energía. Estamos pidiendo que o bien se nos saque de la ley de desindexación o incluso imitar la normativa europea. La UE tiene un Reglamento, el 1370 que regula los contratos de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril. Habría que hacer algo similar y sacarnos de la ley de contratos públicos y de la ley de desindexación, porque son contratos muy diferentes a los de por obra y servicio en general, que es para lo que se hizo esta ley. Aun así, la ley de desindexación hay que actualizarla porque las fórmulas de revisión hacen referencia solo al gasoil y hay otras tecnologías en el mercado, como el gas y ahora la electricidad que no se tienen en cuenta. Hemos pedido una fórmula para cada tecnología pero hasta que se tramite y sea una realidad, se nos ha ido la legislatura.

También se han mostrado ustedes muy preocupados por la falta de conductores profesionales. ¿Qué se puede hacer para solventar esa carencia?

Es un problema que ya existía en 2019 y cuando vino la pandemia se agravó porque los conductores profesionales optaron por irse al sector de mercan-



cías, porque ese no estaba parado como el del autocar. Los que han quedado tienen edades cercanas a la jubilación. Tradicionalmente, la gente venía del servicio militar con su carné de conducir y se incorporaba al sector. Cuando se eliminó el servicio militar obligatorio se abrió una brecha y han pasado 30 años desde entonces.

Por otro lado, es caro sacar el carné de conducir, y el CAP también. Hay tantos requisitos, que suponen trabas para entrar en la profesión. Se está trabajando con el Ministerio en esta cuestión y parece ser que en breve se presentará un catálogo de soluciones entre las que destacaría una regularización de inmigrantes y poder traer visado de estudiante para sacar en 6 meses el CAP y luego incorporarse a la actividad. Si el carné se obtuvo en el extranjero antes de septiembre de 2008, no haría falta hacer el CAP inicial, bastaría con el de reciclaje.

Además, desde las CCAA también se están habilitando diversas ayudas económicas para la obtención del CAP y el carné. Incluso hay empresarios que están pagando la formación a futuros candidatos para sacar el carné.

Los convenios del sector, en líneas generales, están por encima de la media del sector servicios y además es empleo estable.

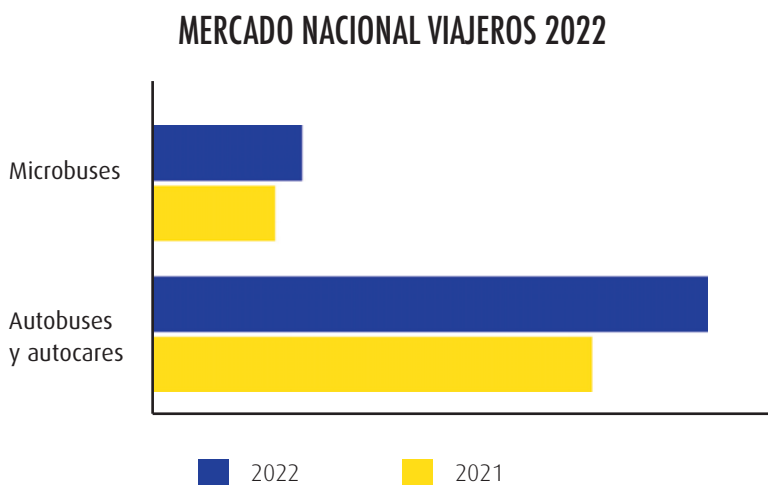
“SE ESTÁ TRABAJANDO CON EL MINISTERIO Y EN BREVE SE PRESENTARÁ UN CATÁLOGO DE SOLUCIONES PARA LA ESCASEZ DE CONDUCTORES, COMO UNA REGULARIZACIÓN DE INMIGRANTES CON VISADO DE ESTUDIANTE PARA SACAR EN 6 MESES EL CAP Y LUEGO INCORPORARSE A LA ACTIVIDAD”



LOS BUSES SOSTIENEN LAS MATRICULACIONES DE 2022

FRENTE A LA CAÍDA GENERAL DEL 5,4%, AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROS SUBEN UN 25,4%

SEGÚN LOS DATOS DE ANFAC, LAS MATRICULACIONES DE AUTOCARES, AUTOBUSES, Y MICROBUSES SUMARON UN TOTAL DE 2.457 UNIDADES EN 2022



MATRICULACIONES V. I. DE VIAJEROS (DATOS ANFAC)

SEGMENTO	2022	2021	% CRECIMIENTO
→ Autobuses y autocares	1.937	1.533	26,4%
→ Microbuses	520	426	22,1%
→ Total	2.457	1.959	25,4%

MATRICULACIONES 2022 POR MARCAS AUTOBÚS, AUTOCAR Y MICROBÚS (DATOS ANFAC)

MARCA	2022	2021
→ ALSTOM	0	1
→ AYATS	4	1
→ BYD	25	30
→ CAETANO	7	12
→ FIAT	6	16
→ FORD	82	36
→ INDCAR	3	2
→ IRIZAR	125	116
→ ISUZU	71	31
→ IVECO BUS	336	267
→ JIANGSU	1	0
→ KARSAN	6	0
→ KING LONG	23	31
→ MAN	304	223
→ MERCEDES-BENZ	521	495
→ NEOPLAN	1	2
→ OTOKAR	66	44
→ RAMPINI	0	6
→ RENAULT	17	30
→ SCANIA	288	336
→ SETRA	89	29
→ SOLARIS	226	149
→ TEMSA	43	3
→ UNVI	2	0
→ VDL BUS	12	3
→ VOLKSWAGEN	3	0
→ VOLVO	196	90
→ TOTAL	2.457	1.959

PODIUM GLOBAL MERCADO DE VIAJEROS 2022

El mercado global de matriculaciones cerró el año pasado con un total de 813.396 unidades vendidas, lo que supone una caída del 5,4%. Sin embargo, los vehículos industriales fueron los únicos que lograron crecer. En concreto, un 13,8% en conjunto, sumando 25.911 unidades. Si nos centramos en el mercado de autobús, autocar y microbús, las cifras son mejores que esa media, con un crecimiento del 25,4% y 2.457 matriculaciones frente a las 1.959 unidades en 2021.

MATRICULACIONES GLOBALES POR MARCAS

Mercedes-Benz lidera las matriculaciones de viajeros con un total de 521 unidades. En segundo lugar, en las matriculaciones totales de viajeros, se encuentra Iveco Bus, que matriculó 336 autobuses y autocares. El tercero de la lista global es MAN con 304 vehículos. En total, el mercado subió un 25,4% respecto a 2021.

CONJUNTO DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

La suma de los segmentos de autobús y autocar indica un aumento del 26,4%. El ranking de las tres primeras marcas queda así: Mercedes-Benz (336 unidades), MAN (286 unidades) y Scania (288 unidades).



MERCEDES-BENZ

PRIMER PUESTO



IVECO BUS

SEGUNDO PUESTO



MAN

TERCER PUESTO



HI-TECH

GAMA MIDIBUSES MOTOR TRASERO **320 CV** (233 kW)



autoportante catafórica



R 22.5



2,55 m



arrodillamiento



electroventiladores



posición 0



antibacteriano



compatible HVO

Hasta 41 plazas+G+C.

Marcando la diferencia.
www.kinglong.es

PODIUM AUTOCAR Y AUTOBÚS 2022



PODIUM MICROBÚS 2022



MATRICULACIONES POR MARCAS AUTOCAR Y AUTOBÚS (DATOS ANFAC)

MARCA	2022	2021
→ ALSTOM	0	1
→ AYATS	4	1
→ BYD	25	30
→ CAETANO	7	12
→ INDCAR	3	2
→ IRIZAR	125	116
→ ISUZU	71	31
→ IVECO BUS	128	105
→ JIANGSU	1	0
→ KARSAN	5	0
→ KING LONG	23	31
→ MAN	286	209
→ MERCEDES-BENZ	336	327
→ NEOPLAN	1	2
→ OTOKAR	66	44
→ RAMPINI	0	6
→ SCANIA	288	336
→ SETRA	89	29
→ SOLARIS	226	149
→ TEMSA	43	3
→ UNVI	2	0
→ VDL	12	3
→ VOLVO	196	90
→ TOTAL	1.937	1.533

CONJUNTO DE MICROBÚS

En el segmento de microbús se experimentó una subida del 22,1%. Iveco (208 unidades) y Mercedes-Benz (185 unidades) fueron los líderes, seguidos por Ford (82 unidades).

Sobre este segmento tenemos un especial en este número de Viajeros. Hablaremos tanto de microbuses como de midibuses.

MATRICULACIONES POR MARCAS MICROBUSES (DATOS ANFAC)

MARCA	2022	2021
→ FIAT	6	16
→ FORD	82	36
→ IVECO BUS	208	162
→ KARSAN	1	0
→ MAN	18	14
→ MERCEDES-BENZ	185	168
→ RENAULT	17	30
→ VOLKSWAGEN	3	0
→ TOTAL	520	426



ESPAÑA, UN MERCADO CLAVE PARA SOLARIS

SOLARIS LANZARÁ UN NUEVO URBINO 18 ELÉCTRICO Y ENTRARÁ EN EL MERCADO NORTEAMERICANO

LA COMPAÑÍA, PERTENECIENTE AL GRUPO CAF, INFORMÓ DE TODO ELLO EN SU CONFERENCIA INTERNACIONAL DE RESULTADOS DE 2022

La marca tiene un alto índice de fidelización: el 55% de sus clientes repiten. Javier Iriarte, CEO de Solaris Bus & Coach, destacó que es la marca europea “que más experiencia en electromovilidad tiene” y que es “líder en movilidad sostenible”. Por eso “Solaris está preparada para el gran reto”, refiriéndose a la propulsión cero emisiones, incluida la tecnología de hidrógeno. “Solaris va un paso por delante”, afirmó. Sus ingresos se situaron en 696 millones de euros y vendió 1.492 vehículos al cerrar 2022. Actualmente, el 55% de los vehículos fabricados por Solaris son de propulsión alternativa (híbridos, eléctricos, de hidrógeno y trolebuses), lo que supone 823 unidades. El resto de su producción son vehículos de gas y diésel de última generación. Esto es un hito para la marca, porque, por primera vez, consigue que los vehículos de propulsión alternativa sean la mayoría de su producción. Solaris ha estado en primera posición en el mercado de buses eléctricos en Europa desde el año 2012, con una cuota media del 14,1%. En 2022 cerró el ejercicio con una participación del 11,2% del mercado de autobuses cero emisiones, ocupando la segunda posición.

El fabricante entregó en total 401 unidades de autobuses eléctricos de batería en 2022 y también vendió 42 autobuses de hidrógeno. En 2019 se lanzó el autobús Solaris Urbino 12 Hydrogen y en 2022 llegó la versión articulada, Solaris Urbino 18 Hydrogen. En 2022 cerró cómo líder indiscutible del mercado de autobuses de hidrógeno, con un 61,4% de la cuota que le sitúa a más de un 43%

de distancia del segundo competidor en este segmento. Solaris ya recibió el primer pedido de dos vehículos articulados de hidrógeno para Alemania. De la versión de 12 metros ha entregado unas 100 unidades. Pronto veremos en las ferias del sector su nuevo autobús. Se trata de un nuevo Urbino 18 eléctrico con baterías de alta capacidad en el techo, sin torre de motor.

ESPAÑA, UNO DE LOS MERCADOS MÁS IMPORTANTES PARA SOLARIS

El año pasado, Solaris entregó sus vehículos en 18 países, siendo sus principales clientes España, Polonia, Italia, Bélgica, Alemania, Rumania, Estonia y Letonia, así como Austria y la República Checa. España es uno de los mercados que ha apostado ya por su autobús de hidrógeno. En 2022, Solaris ganó una licitación en Palma de Mallorca para la entrega de cinco autobuses de hidrógeno Urbino 12, que acaban de llegar ya la isla para su puesta en funcionamiento. El año pasado, España fue uno de los países con más pedidos para la marca, con 247 unidades, junto con Polonia.

Además de continuar manteniendo su liderazgo en la producción de vehículos cero emisiones en Europa, Solaris tiene en mente dar el salto al otro lado del Atlántico y entrar en el mercado de USA y Canadá. La idea es poder hacer las primeras entregas entre finales de 2026 y principios de 2027.

LAS MARCAS VALORAN EL 2022

MEJORES RESULTADOS A PESAR DE LA CRISIS ENERGÉTICA Y DE MATERIAS PRIMAS Y LA GUERRA

ALEJANDRO ALCALDE ECHEVARRÍA, DIRECTOR GENERAL DE EVOBUS IBÉRICA

“Nuestro objetivo no es otro que preservar nuestro liderazgo de mercado”



“Hemos alcanzado el liderato de mercado con nuestra marca Mercedes-Benz no sólo en el segmento de más de 8 toneladas, sino también en el de largo recorrido. Si además tenemos en cuenta ambas marcas, Mercedes-Benz y Setra, nos reafirmamos como los líderes de mercado en más de 8 toneladas de la última década en nuestro país. Esperamos que en 2023 el mercado se siga recuperando, sobre todo en los segmentos de cercanías y largo recorrido. En cuanto a los segmentos de cercanías y urbano, el mer-

cado seguirá creciendo por la necesidad de renovar flota. Nuestro objetivo no es otro que preservar nuestro liderazgo de mercado, con nuestras marcas Mercedes-Benz y Setra. Seguiremos siendo el referente con autobuses y autocares seguros, eficientes y tecnológicamente más avanzados. Por su parte, nuestra marca de servicios postventa, OMNIplus, proporcionará nuevas ventajas e innovadoras aplicaciones digitales a los operadores que deseen modernizar y digitalizar su flota.”

MIGUEL ÁNGEL PÉREZ, DIRECTOR COMERCIAL DE IRIZAR ESPAÑA Y PORTUGAL

“La recuperación de pedidos ha hecho que Irizar se consolide como líder”



“La valoración es francamente positiva. La recuperación del sector del vehículo discrecional y del medio y largo recorrido, donde Irizar siempre ha destacado, ha supuesto una inyección fuerte de pedidos para la empresa que unidos a los de cercanías ha hecho que Irizar se consolide como líder en el mercado con una cuota superior al 37%. Por otro lado, la dinamización del sector urbano cero emisiones, con el apoyo de los fondos europeos, ha hecho también que nuestro sector de vehículo

eléctrico haya batido récord de pedidos en 2022. De cara a 2023 se sigue notando y consolidando la recuperación. La cartera de pedidos de Irizar cerrados ya para 2023, tanto de vehículo convencional como de vehículo urbano eléctrico, nos confirman un muy buen año en cuanto a actividad se refiere empañada quizás por los incrementos de costo que no pueden ser repercutidos en su totalidad en el mercado y por consiguiente afectan de una manera directa a resultados.”

FABRIZIO TOSCANO, DIRECTOR COMERCIAL DE IVECO BUS ESPAÑA & PORTUGAL

“Ha sido un año de éxitos, sobre todo en el segmento de urbanos”



“Ha sido un año de éxitos, sobre todo en el segmento de urbanos, donde IVECO Bus ha empezado a entregar sus primeras unidades 100% eléctricas en España. Nuestro E-WAY ya rueda en Sevilla y Barcelona y pronto dará servicio en Algeciras, Girona y Tenerife. Por otro lado, en Coach estamos relanzando nuestro Evadys y cambiaremos la estrategia de la marca en este segmento. En Interurbanos hemos vuelto a ocupar la posición de

leader en cuota de mercado con nuestro Crossway. En Minibús hemos confirmado por segundo año consecutivo nuestro liderazgo en la cuota de mercado y estamos muy orgullosos de todos los reconocimientos que nuestra Daily ha recibido, lo que nos respalda una vez más. De cara a 2023, nuestro objetivo es configurar y consolidar nuestra posición de líder en el mercado y seguir como pioneros en el impulso de la transición energética”.

CAYETANO PELÁEZ, DIRECTOR DE OPERACIONES EN KING LONG ESPAÑA

“2023 se trata de un año muy especial ya que cumplimos diez años en España”

“Los años pasados de pandemia nos han servido para acelerar numerosos procesos que teníamos pendientes de realizar y que han terminado por consolidarse durante el año pasado, por lo que consideramos que hemos salido fortalecidos para iniciar un crecimiento sostenible basado en la actualización de producto, acelerar las soluciones en electromovilidad e intensificar nuestra presencia en licitaciones de e-buses. Para nosotros el 2023

se trata de un año muy especial ya que cumplimos diez años en España, y lo hemos celebrado haciéndolo coincidir con el lanzamiento del primer autocar 100% eléctrico del mercado europeo y con el asentamiento de las bases de un negocio complementario de almacenamiento de energía hibridado para buses eléctricos con lo que pretendemos ser una empresa referente en electromovilidad y ayudar a nuestros clientes a ser más competitivos.”



MANUEL FRAILE, DIRECTOR COMERCIAL DE BUSES DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

“Para MAN el crecimiento fue superior al 28% alcanzando una cuota del 15%”

“Para MAN el crecimiento fue superior al 28% alcanzando una cuota de mercado del 15%. Valoramos muy satisfactoriamente 2022. En el segmento urbano alcanzamos un 16,5% de cuota, en cercanías un 12,9% y en autocares un 13,9%. Las previsiones son bastante optimistas. Gracias a la gran acogida de nuestra gama Lion's City E, con la incorporación del nuevo Lion's City

10E, galardonado como el Autobús del Año 2023 en España, más de la mitad de nuestras ventas este año serán de autobuses 100% eléctricos. Ciudades como San Sebastián, Valencia, Málaga o Alicante verán este año rodar nuestros autobuses en sus calles. Esperamos también una recuperación muy importante del segmento de autocares este año.”



ISMAEL GÓMEZ, DIRECTOR COMERCIAL MOBILITY BUS (ISUZU BUS)

“En los 3 años de andadura hemos entregado más de 100 unidades”

“El 2022 ha sido un año muy exitoso para Mobility Bus como Distribuidores de ISUZU BUS. Se matricularon 71 unidades (28 vehículos autocares y midi-buses y 43 unidades urbanas). Hemos vendido en España 8 modelos diferentes y presentamos el primer NovocitiLife de 8 m piso bajo en clase 2 y apto para transporte escolar entregado en Formentera, versátil y ágil para carreteras estrechas. En los 3 años de andadura hemos entregado más de 100 unidades y hemos crecido en estructura tanto comercial como de Servicio y estamos listos para incrementar nuestra presencia en 2023. Agrade-

ce-mos a nuestros clientes su confianza y apuesta por nuestra marca. En breve entregaremos 15 unidades del modelo NovocitiLife al Concello de Ourense para incrementar la presencia en el sector urbano y contamos con modelos eléctricos de 8 m y de 12 m listos para estar presentes próximamente en este sector. Nuestra cartera de pedidos se está incrementando y esperamos superar las unidades matriculadas de 2022. Anadolu Isuzu sigue trabajando en innovaciones y en energías alternativas acorde a las exigencias del mundo actual absolutamente respetuoso con el Medio Ambiente.”



ALBERTO LINARES, DIRECTOR DE AUTOBUSES, MOTORES Y SOSTENIBILIDAD DE SCANIA IBÉRICA

“En el segmento de Interurbanos hemos crecido un 60,3% y en urbanos un 37,3%”



“Scania ha cerrado el año 2022 con 288 autobuses de más de 16 toneladas matriculados en España, siendo nuestra cuota de mercado del 16,5%. En el año 2021 matriculamos 336 uds, lo que nos supone una caída del 16% en el año 2022 debido a los retrasos en las entregas en el último trimestre. En el segmento de Interurbanos Scania ha crecido un 60,3% en el 2022, lo que nos ha llevado a ocupar el TOP 3 con una cuota del 14,2%. En el caso de vehículos urbanos, Scania también ha crecido un 37,3%, con una

cuota de 15,5%, estando también en el TOP 3. En el segmento de cercanías es donde hemos tenido nuestro peor resultado, debido a los retrasos en las entregas de autobuses híbridos, con una cuota del 22,9%, decreciendo un 59,4% respecto a 2021. El retraso en las entregas en el 2022, ha hecho que tengamos una cartera de vehículos para matricular en el año 2023 bastante importante, y que nos hace ser optimistas. Estamos trabajando en el desarrollo de nuevos productos que pronto verán la luz.

JESÚS ALONSO, DIRECTOR COMERCIAL DE SOLARIS BUS IBÉRICA

“Solaris fue en 2022 líder en matriculaciones de autobuses urbanos”



“Para nosotros el 2022 ha significado un hito importante en lo que se refiere a ventas. Nuestro principal mercado objetivo es el mercado de buses urbanos. En este sentido, Solaris fue en 2022 líder en matriculaciones de autobuses urbanos, con más de 220 unidades, y un índice de penetración de algo más del 27%, 7 puntos más que en 2021. Además, es importante señalar que Solaris sigue invirtiendo en nuevas tecnolo-

gías y productos, y desde octubre de 2022 hemos ampliado la gama de producto con la incorporación del nuevo Urbino 18 hydrogen. En España, nuestro objetivo es consolidarnos como marca Premium y líder del mercado en el segmento del autobús urbano. No es un objetivo sencillo y ello requiere que nuestros clientes sigan confiando en la calidad de nuestros productos y servicios.”

ANTONIO BAUTISTA GONZÁLEZ, CONSEJERO DELEGADO DE SOMAUTO (OTOKAR)

“A pesar de la crisis de componentes hemos entregado 63 vehículos en 2022”



“Debido a la crisis de componentes y los problemas con los proveedores, hemos dejado sin entregar un montón de vehículos en 2022, y hemos tenido que retrasar las entregas a 2023. A pesar de todo hemos entregado 63 vehículos en 2022, los cuales si los segmentamos podría decirse que el 50% de ellos han sido vehículos urbanos e interurbanos de entre 10 y 12m, y el

otro 50% han sido autocares de entre 7 y 10 m. La expectativa para este 2023 es muy buena. Tenemos una previsión que supera las 130 unidades. Somos optimistas con este 2023, y con las circunstancias actuales, casi estamos ya pensando en que nos deparará el 2024, para el cual comenzaremos a lanzar pedidos de stock muy pronto para no tener problemas de entrega.”

ANTONIO LÓPEZ, DIRECTOR COMERCIAL DE MARÍN AYALA (TEMSA)

“Satisfechos del resultado y crecimiento exponencial que estamos teniendo”

“Tanto nosotros Marín Ayala, distribuidor de la marca en España, como Temsa, estamos realmente satisfechos de los resultados y del crecimiento exponencial que estamos teniendo. En 2022 nuestras ventas han estado focalizadas en el sector discrecional, debido a la alta demanda de minibuses y midibuses de 29 a 39 plazas que hemos tenido de nuestros clientes. Por otro lado, esperamos a lo largo del presente año 2023 ma-

terializar en las estadísticas, una serie de ventas de flotas en el sector interurbano y largo recorrido que no pudieron quedar reflejadas en las matriculaciones del pasado año por los dilatados plazos de entrega de algunos modelos. Nuestras expectativas para el presente año 2023, serán similares a las de 2022, y seguiremos con nuestros planes de expansión por todo el territorio español.”



HÉCTOR RODRÍGUEZ, DIRECTOR GERENTE DE VDL BUS & COACH ESPAÑA

“El año 2022 ha sido un año con cifras récord para VDL en España”

“El año 2022 ha sido un año con cifras récord para VDL en España. Hemos matriculado 12 vehículos nuevos VDL Futura y 78 nuevas matrículas de vehículos de importación. Los empresarios y conductores han tenido la oportunidad de comprobar, no solo las prestaciones del modelo VDL Futura, sino también la capacidad de respuesta y servicio del equipo humano de VDL y su

red Red Oficial de Agentes. A decir verdad, estamos muy orgullosos de lo que hemos conseguido este año. Los resultados obtenidos en 2022 son nuestro principal motor impulsor de cara al año 2023. Volvemos a augurar un buen año, así como esperamos poder comunicarnos en breve sobre los nuevos lanzamientos en los cuales estamos trabajando”



JAIME VERDÚ, DIRECTOR GENERAL DE VOLVO BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL

“Podemos decir que los resultados este 2022 son positivos”

“Hemos cerrado el año con buenos datos, principalmente registrando un mayor crecimiento en segmento COACH, donde, además, Volvo Buses ha tenido una muy buena participación. En total, hemos ganado 5 puntos de cuota, hemos vendido 100 vehículos más que en el 2021 y somos el país que cuenta con más híbridos completos de Volvo. En el segmento de urbanos, hemos registrado un breve incremento del 1%, algo menos de lo esperado considerando que nos encontrábamos en un año previo a elecciones en el que contar con más ayudas de los fondos europeos. Asimismo, hemos aumentado la cuota de mercado en un 5% con 40 unidades Volvo. En el caso de Intercity, el mercado en volumen se ha mantenido prácticamente. Si hemos visto un crecimiento de vehículos híbridos con una tasa de 21,2% y 40 unidades matriculadas. Por último, dentro del segmento discrecional, Volvo ha matriculado 115 vehículos, lo que supone un cre-

cimiento del 173% siendo segundos en market share. Casi un 5% más que la cuota del año anterior. En definitiva, podemos decir que los resultados este 2022 son positivos y reafirman la clara propuesta de valor de toda nuestra oferta de producto y servicio: estar cerca de nuestros clientes, ofrecerles productividad y disponibilidad, y acompañarlos en todo el camino de la vida útil de estos vehículos. Para nosotros, el 2023 va a ser un año muy bueno en volumen y viviremos un hito importante en relación con los concursos públicos, porque se entregará la unidad 500 en nuestro país con un gran número de entregas correspondientes a estas operaciones. Además, es importante destacar también nuestro reciente cambio de la gama de producto con la plataforma B13R, que está teniendo muy buena acogida por parte de los operadores y que está permitiendo posicionar a Volvo como marca preferente en los principales operadores del país.”





CADA VEZ MÁS PRESENTES EN LAS FLOTAS

EL SEGMENTO DE MICROBUSES Y MIDIBUSES SIGUE CRECIENDO EN NUESTRO PAÍS

ESTOS VEHÍCULOS CUBREN NUEVAS NECESIDADES DE TRANSPORTE, TANTO PARA GRUPOS DE TURISTAS MÁS REDUCIDOS Y EXCURSIONES MÁS ESPECIALIZADAS, COMO PARA PRESTAR SERVICIO EN PEQUEÑOS CASCOS URBANOS O ZONAS RURALES DE BAJA DEMANDA

Entre las marcas de fabricantes que han apostado fuerte por los pequeños de la familia del transporte de viajeros por carretera, destacan Iveco, Mercedes-Benz o MAN, entre otros. En el caso de Iveco su modelo Daily, en sus diferentes versiones, ha liderado la tabla de matriculaciones en el segmento de microbús en 2022. Le siguió en el ranking la Sprinter de Mercedes-Benz. Se trata de dos modelos clásicos que siguen mejorando día a día para cubrir las nuevas necesidades del sector. MAN llegó hace pocos años a este segmento con su modelo TGE en versión para pasajeros, viendo el auge del mismo. Las marcas han ofrecido sus modelos tanto en versión integral como para ser carrozados.

Entre los principales carroceros de este segmento para el mercado español podemos destacar a Carbus.net, Indcar, Ferqui y Unvi, como fabricantes españoles, y a dos recién llegados: Steinborn y Tekaydinlar. De sus modelos más interesantes hablaremos a continuación. Además, en los últimos años, han llegado a España diversas marcas que han apostado sin duda por la distribución de midibuses y microbuses como carta de presentación para el resto de su gama de autobuses y autocares. Es el caso de Isuzu, King Long, Otokar o Temsa.

En estos segmentos, los ganadores de la última edición de los Premios Nacionales del Transporte 2022 fueron: el Ferqui Nora Travel como "Midibús del Año 2023 en España" y el Tekaydinlar Ícaro como "Microbús del Año 2023 en España"

TEKAYDINLAR ÍCARO COMO "MICROBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA"



El modelo Sprinter Ícaro es ideal para grupos pequeños y presenta una gran capacidad del maletero: 4 m³. Entre sus especificaciones, cabe destacar que tiene una distribución de 27+1+1: 25 sentados +C+G+ plataforma elevadora (hasta 4 sillas de ruedas). Mide 8,096 metros de longitud,

mientras que su altura alcanza los 3,10 y su anchura los 2,380 metros. Además, dispone de un gran espacio interior, con un alto nivel de equipamiento para satisfacer todas las necesidades de confort y seguridad.

FERQUI NORA TRAVEL COMO "MIDIBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA"



La carrocería Ferqui Nora cuenta ya con la evolución Nora Travel, también sobre bastidor Iveco CC100 y disponible en tres versiones: Nora Travel 37, Nora Travel PMR y una versión especial. Todos los detalles se encuentran en un extenso reportaje sobre este vehículo que hemos incluido en este número de la revista Viajeros.



CAR-BUS.NET eUrban.



Nuevo Ferqui Nora Travel.

CAR-BUS.NET Y SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD

Si por algo se caracteriza Car-bus.net es por la gran variedad de soluciones de movilidad que ofrece en los segmentos de minibuses y midibuses. Desde sus vehículos más pequeños, el económico Lepus y los más exclusivos M1 y Diplomatic, pasando también por su gama Corvi (S, Long y Panoramic), el exitoso Spica y el premiado Shaula, llegamos al mayor de sus vehículos, el Tourer, con capacidad de hasta 37 pasajeros + G + C. Además, cuenta con una de las mayores gamas urbanas del segmento, con sus modelos Shaula Urban, Spica Urban y Spica Urban Low Entry, así como el Corvi LE y el Corvi Long LE. Pero también ofrece tres modelos de propulsión eléctrica, dos de carácter más urbano (eUrban y Wolta Q) y otro más polivalente (eShuttle).



SUNRISE



NORA



SUNSET



DINO



Teléfono: (+34) 985 740 420
www.ferqui.com

Polígono Industrial La Barreda Parcela 15.
33180 NOREÑA - Principado de Asturias - España.



Indcar Mobi City Gnc.

INDCAR REVOLUCIONA LA AUTONOMÍA DE LOS VEHÍCULOS DE GNC

Indcar tiene en su amplia oferta de producto minibuses carrozados sobre chasis Iveco Daily de 31 a 44 plazas, y de 7 a 8 metros y medio, para prestar servicio urbano y metropolitano con su familia Mobi y Mobi City, con versiones Low Entry, todo ello disponible con motorizaciones diesel Euro o de gas. También se puede escoger entre motores Euro VI y GNC en su gama para servicios escolares y turísticos de la familia Wing. Para largo recorrido ofrece, además del Wing, el modelo Mago 2 (también en versión descapotable) y el midibús Next, el mayor de su oferta de producto. El año pasado, Incar presentó su gama de minibuses GNC con depósitos ampliados XL que permiten el doble de autonomía gracias a sus tres bombonas que suman 510 litros (2 de 240 litros y una de 30 litros) frente a los 246 litros de la versión de gas estándar.

UNVI CUMPLIÓ 100 AÑOS

La carrocera gallega, perteneciente al grupo familiar Pérez Rumbao, celebró en 2022 su primer siglo de vida. UNVI emplea alrededor de 300 personas entre sus dos plantas productivas. La principal está localizada en Ourense, donde se encuentran las oficinas centrales y desde donde se da servicio también a la planta de Vilanova de Gaia en Portugal. Esto posibilita una capacidad de 400 autobuses al año. UNVI entró en el mundo de la movilidad eléctrica en 2016. En su oferta de productos para los tipos segmentos y tamaños necesitados por los operadores, nos detendremos en sus



UNVI COMPA T

LOS CARROCEROS DE MICROBÚS Y MIDIBÚS DESARROLLAN PRODUCTOS PARA PROPULSIONES SOSTENIBLES

micros y midis: Desde los más pequeños, S20 (sobre Mercedes-Benz, MAN y Volkswagen) y Vendal (sobre Iveco), así como el M20 (versión urbana y versión turismo) hasta el L20 (sobre Iveco), la versión avanzada del modelo Cimo II. Los modelos más reconocidos son el Vega, el Compa y el Touring GT, todos ellos disponibles también en su gama Open Air (descapotables).



Tekaydinlar Ícaro.

TEKAYDINLAR COMIENZA A CONSOLIDARSE EN ESPAÑA

Tekaydinlar carroza microbuses sobre Mercedes-Benz Sprinter, tanto chasis como furgones. Sus vehículos se distribuyen en España a través de Gbister. Su responsable en nuestro país, Antonio Bautista González, indica: "Empezamos a finales de 2019. En 2022 hemos podido entregar 13 unidades. La dificultad para conseguir vehículos base nos ha imposibilitado el entregar más unidades. No obstante, estamos contentos con el resultado." De cara a 2023, señala: "deseamos que la inflación pare. Llevamos un año en el que no podemos dar una oferta hasta que no tenemos el vehículo base en nuestro poder, y que se normalice la producción. La dificultad encontrar vehículos para carrozar está siendo un impedimento a la hora de realizar ventas. Nuestra previsión para este año es vender entre 20 y 30 unidades. No somos muy ambiciosos en esto, pero preferimos introducir vehículos poco a poco, en un número de clientes reducido al que poder cuidar y destacar en calidad y atención postventa. No somos los más baratos del mercado, pero si estamos convencidos de ser los mejores en relación calidad-precio."

STEINBORN LLEGA AL MERCADO ESPAÑOL CON FUERZA

MINIBUSES IBERIA SL es la representante oficial de OV STEINBORN GMBH en España y Portugal, especialista en mini y midibuses desde 2009, que en este periodo ha vendido más de 1.000 unidades en Europa. Tiene una amplia gama de vehículos sobre SPRINTER urbanos (con entrada baja trasera o delantera) y de medio/largo recorrido (LORD COMFORT), siendo este último su modelo más vendido. Asimismo dispone de vehículos especiales hasta 28 plazas, categoría M1, configuraciones personalizadas, vehículos VIP... Y su última incorporación: un autobús urbano con entrada baja trasera 100% eléctrico y con una autonomía de 300 km. Sus responsables, Sandra Prado y Joan Canaleta, afirman: "Trabajamos con una alta calidad a un precio inmejorable y personalizando todos los vehículos que entregamos. Conocemos el mercado, y al ser una



STEINBORN Lord Comfort.

pequeña empresa familiar estamos trabajando para hacernos un hueco ya que creemos que podemos y debemos estar para servirles.”

ISUZU AVANZA RÁPIDAMENTE EN ESPAÑA

ISUZU es distribuida en España por Mobility Bus. Su gama abarca desde las 25 hasta las 39 plazas con los modelos NOVO (vehículo muy versátil para 29 personas), TURQUOISE (midibus de 7,7 metros con motor Isuzu, capacidad hasta 33 pasajeros y disponible en clase II y en clase III), GRAND TORO (midibus de 8,5 metros con motor Cummins) y VISIGO (midibus de 9,6 metros con motor trasero Cummins, con capacidad hasta 39 pasajeros y maletero de 5,5 m3). Como novedad ha llegado el modelo de piso bajo Novocitilife clase II, apto para transporte escolar. Con sus 8 metros, es versátil y ágil en carreteras estrechas.



ISUZU NOVO.

KING LONG: 10 AÑOS EN EL MERCADO ESPAÑOL

El fabricante está especializado en midibuses autoportantes con estructura cataforética y motor trasero. Entre sus modelos más pequeños destacan el modelo C9 de 9m de longitud con capacidad para 35 plazas +G+C y el modelo C10 de 10m de longitud con capacidad hasta 41 plazas +G+C. Ambos se caracterizan por su motorización trasera Cummins de 6.700 c.c. y 320 CV (233 kW), 2.550mm de ancho, que proporciona un amplio pasillo y habitabilidad, y llanta R22.5, por lo que la configuración estructural se asemeja a la de los autocares estándar pero en longitudes contenidas. Además, poseen un sistema de arrodillamiento lateral que facilita el acceso a jóvenes y mayores y pueden incorporar de manera opcional un remolque, aseo y también instalación PMRSR. Estos vehículos resultan muy polivalentes para aquellas empresas que buscan la máxima distinción en ofrecer tecnología y seguridad en sus servicios pero sobre todo espacio y confort en el trato con el viajero.

STEINBORN Y TEKAYDINLAR LLEGAN A ESPAÑA



Otokar Navigo U.

OTOKAR, UNA MARCA YA CONSOLIDADA

De toda su oferta, encontramos novedades en sus gamas Navigo y Ulyso. Navigo T Giga, cuenta con 9,20 metros. Alimentado por el motor central adelantado Cummins ISBe 4.5 euro 6 D junto con un cambio automático Allison 6 speed o Eaton 6 speed, el Navigo T reduce al mínimo las emisiones. Ulyso T es la última incorporación a sus modelos turísticos. En 10 metros combina el lujo con la practicidad. Ofrece mucho espacio para el pasajero y un espacio para el equipaje sobresaliente que mide 5,5 m3. Disponible con un motor Cummins con una potencia de hasta 320 CV, combinado con dos tipos de caja de cambios (manual o automática), y es ágil en todo tipo de carreteras. Cabe destacar también su microbús eléctrico e-Centro para la movilidad cero emisiones en ciudad.

TEMSA DESTACA TRAS SU RECIENTE DESEMBARCO

Su gama abarca tres modelos fundamentalmente. Temsa PRESTIJ SX, un minibús de 29 plazas más conductor, maniobrable, espacioso con una motorización conocida y fiable además de un contenido consumo. Posiblemente el minibús con la mejor relación precio/plazas del mercado. Ha sido el gran descubrimiento de sus clientes como ha quedado plasmado en unas ventas muy significativas en 2022. Temsa MD7 Plus, un midibus de hasta 33 plazas más conductor y con variantes para el transporte de personas con movilidad reducida, también ha resultado muy atractivo por su capacidad y potente motor que lo hacen perfecto para un uso polivalente y con un equipamiento, prestaciones y sensaciones de un autocar de mayores dimensiones. Por fin, el Temsa MD9 C, un midibus de casi 10 metros con motor trasero, moderna estética, completo equipamiento y capacidad hasta 39 plaza. Los pedidos confirmados le auguran un éxito de ventas en 2023.



TEMSA Prestij SX.



ÉXITO DE ASISTENCIA PROFESIONAL A FITUR 2023

FITUR 2023 SE CELEBRÓ DEL 18 AL 22 DE ENERO EN IFEMA MADRID

LA FERIA CONGREGÓ EN SUS TRES PRIMERAS JORNADAS A 136.000 PROFESIONALES, SUPERANDO TODAS LAS PREVISIONES INICIALES, CON UN INCREMENTO DE VISITAS DEL 68% RESPECTO A FITUR 2022

Los excelentes datos confirman la senda de crecimiento del turismo a nivel mundial, y el liderazgo y alcance global de FITUR, que ha registrado un importante crecimiento en todos sus parámetros, igualando prácticamente las cifras de su récord histórico: más de 222.000 asistentes, casi el doble que en 2022 -136.000 profesionales, un 68% más, y 86.000 visitantes estimados tras el cierre de sus dos jornadas de público, que prácticamente multiplican por tres la asistencia del pasado año. Además, la plataforma digital FITUR LIVEConnect ha contabilizado más de 56.000 registros que representa un aumento por encima del 80% frente a 2022. La feria ha congregado la oferta de 8.500 participantes, 131 países, 755 expositores titulares, a lo largo 66.900 m2 de exposición.

RESPALDO INSTITUCIONAL Y VISITAS DE AUTORIDADES DE LOS CINCO CONTINENTES

Como cada año, hay que destacar el fuerte respaldo institucional que ha recibido FITUR, con el apoyo de Casa Real que, una vez más, puso el broche de oro a la jornada de inauguración con la presencia de SS.MM. los Reyes de España, así como por parte del Gobierno de España.

LOS OPERADORES DE AUTOBÚS APOSTARON POR FITUR

Una vez más, los operadores de empresas de transporte de viajeros por carretera han estado presentes en este certamen que es un referente del turismo a escala internacional. Muchos de ellos formaron parte de las comitivas de las diferentes comunidades autónomas y se integraron en un gran stand único. Otros optaron por tener stand propio e incluso por traer sus vehículos como muestra. También se aprovechó la ocasión para firmar acuerdos, realizar compras o celebrar aniversarios.

ALSA arrancó en FITUR la celebración de sus primeros 100 años de historia. Para ello tuvo en su stand un autobús de principios del siglo XX y su microbús autónomo. El operador aprovechó también la feria para renovar su alianza con Renfe para ofrecer billetes combinados de ferrocarril y autobús, lo que supone un impulso a la intermodalidad.





El grupo VECTALIA presentó su oferta de servicios turísticos enfocados en la movilidad de las ciudades con soluciones de gestión eficiente y sostenible de las estaciones de autobuses. Actualmente gestiona 12 estaciones de autobuses en España, Francia y Marruecos.

ROSABUS firmó la compra de 5 MERCEDES-BENZ en su stand de FITUR. El pedido consta de 3 Intouro hybrid y 2 Turismo 16 RHD/2. Rosabus ha sido la primera empresa de transporte discrecional turístico distinguida con el Certificado Huella de Carbono.



TEMSA, a través de su distribuidor en España Marín Ayala, entregó un vehículo modelo HD13 a la compañía malagueña MARBELLA BUS, que estuvo expuesto en el patio que comunica los diferentes pabellones del recinto ferial. El responsable de la entrega fue Antonio López, director comercial de Marín Ayala. Alejandro Martín, gerente de Marbella Bus, fue el encargado de recibir esta unidad.

Además, la asociación DIREBUS presentó su II Congreso Nacional de Pymes del Transporte de Viajeros por Carretera en el stand de Extremadura, ya que la ciudad de Cáceres, que tomó el testigo de Granada, acogería el evento del 15 al 17 de febrero. De este encuentro sectorial hablaremos en detalle a continuación en este número de la revista Viajeros.



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 Nogebus Obradors
 Otokar Scania Setra Sunsundegui
 Staco Temsa UNVI VDL Volvo VW**

Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



LA NUEVA MOVILIDAD

EL NUEVO MARCO DE MOVILIDAD URBANA DE LA UE (UMF)

LA TRANSICIÓN HACIA UNA MOVILIDAD URBANA SEGURA, ACCESIBLE, INCLUSIVA, INTELIGENTE, RESILIENTE Y DE EMISIÓN CERO EXIGE UN CLARO ENFOQUE EN LA MOVILIDAD ACTIVA, COLECTIVA Y COMPARTIDA, RESPALDADA POR SOLUCIONES DE EMISIÓN CERO Y DE BAJA EMISIÓN. POR CONSIGUIENTE, REQUIERE DE NUEVAS INVERSIONES, PRESTANDO ESPECIAL ATENCIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO, LA MULTIMODALIDAD Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD ACTIVA

El recientemente publicado "Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE " (UMF) (COM(2021)811 final, Strasbourg, 14.12.2021) es oportuno, ya que proporciona un marco político renovado para ayudar a las ciudades a cumplir sus objetivos de movilidad sostenible.

Tiene en cuenta el tercio de la población que vive en pueblos, ciudades pequeñas y zonas periurbanas que, a menudo, depende de automóviles privados para ir a trabajar, estudiar, socializar, viajar o hacer compras en los nodos urbanos cercanos. Esto a su vez significa que las ciudades sufren problemas de congestión y contaminación permanentes provocados por el elevado número de automóviles que entran

y salen todos los días y que también repercuten negativamente en la seguridad vial. Del mismo modo, el transporte público tiene dificultades para hacer frente a la demanda elevada durante las horas punta, y las redes de ferrocarriles y carreteras, los trenes, los tranvías, los autobuses y los metros congestionados pueden enfrentar dificultades que no solo perturban el tráfico en los nodos urbanos, sino también en toda la RTE-T (red transeuropea de transporte).

La UE reconoce la necesidad de contar con una conectividad eficiente e integradora entre las zonas rurales, periurbanas y urbanas a través de opciones de movilidad sostenible. Esto incluye desarrollar enlaces integrados entre las zonas rurales, suburbanas y urbanas en la planificación de la RTE-T y las conexiones entre estas zonas y las ciudades. Se necesitan infraestructuras más adecuadas para aumentar la proporción del transporte público

El "Transporte público" ofrece opciones de movilidad asequibles e inclusivas, que hacen posible la cohesión social y el desarrollo económico local. Es por ello que la Comisión propone hoy que los nodos urbanos de la RTE-T desarrollen planes de movilidad urbana sostenibles destinados a aumentar el uso del transporte público y promover el desarrollo de esta modalidad de transporte en todas las ciudades y regiones, en el nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE.



LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por otro lado, en este mismo sentido, el Gobierno de España, está en pleno desarrollo de la "Ley de Movilidad Sostenible", que se fundamenta en cuatro grandes pilares:

- La movilidad como derecho social.
- La movilidad limpia y saludable.
- Sistema de transporte digital e innovador.
- Invertir mejor al servicio de los ciudadanos.

Bajo la tutela de un nuevo organismo de control, El Consejo Superior de Movilidad Sostenible, centra a peatón y bicicleta como los principales actores del sistema, relegando a la última posición al vehículo motorizado privado.

ACEA

Desde ACEA, European Automobile Manufacturers' Association, (CEA Position Paper, The new EU Urban Mobility Framework, March 2022), las iniciativas propuestas en el UMF son numerosas y variadas. Sin embargo, sólo tendrán éxito la aplicación del marco de movilidad urbana de la UE, si las autoridades locales, regionales, nacionales y europeas tienen plenamente en cuenta estos nueve puntos clave a la hora de aplicarlas:

1. Los usuarios son el centro de la planificación del transporte.
2. Movilidad inclusiva gracias a políticas de precios coherentes.
3. La sostenibilidad depende de las condiciones marco, no de los modos.
4. Ningún modo de transporte es "más sostenible" que otro.
5. Igualdad de condiciones entre los proveedores de transporte público y privado.
6. El papel clave de los turismos, vehículos comerciales y Autobuses en las ciudades.
7. Infraestructura de recarga y repostaje suficiente.
8. Un entorno empresarial positivo y una armonización de la normativa en todas las ciudades.
9. Una gobernanza eficiente.



ASCABUS

La Asociación Española de Fabricantes de Carrocerías y Buses, apoya plenamente el objetivo del nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE de luchar por una movilidad urbana más sostenible, inclusiva, asequible y resistente. De hecho, estamos comprometidos con el desarrollo de soluciones de movilidad sostenible para "ciudades habitables" que proporcionen acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos.



Fran Vargas
Secretario General de Ascabús
franvargas@ascabus.es
www.ascabus.es

masats

OPEN TO LIFE
SISTEMAS DE ACCESIBILIDAD
PARA TRANSPORTE PÚBLICO

RAMPAS MANUALES Y ELÉCTRICAS
PLATAFORMAS PARA AUTOCARES

www.masats.es
VISITE NUESTRO NUEVO PORTAL DE CLIENTE

Equipos de accesibilidad de Hidral Gobel (izquierda) y Masats (derecha).



LA ACCESIBILIDAD, CADA VEZ MÁS NECESARIA

EL AUTOBÚS Y AUTOCAR HA DADO GRANDES PASOS EN SU COMPROMISO CON LA ACCESIBILIDAD

HAY UN GRAN NÚMERO DE POSIBILIDADES PARA ADAPTAR LOS VEHÍCULOS A LAS NECESIDADES DE LOS PASAJEROS CON MOVILIDAD REDUCIDA

MANIFIESTO POR UN TRANSPORTE URBANO PARA TODAS LAS PERSONAS



La colaboración de todos es vital para la movilidad universal. En este sentido, se ha dado un primer paso con el Manifiesto por un Transporte Urbano para todas las Personas, que han puesto en marcha Hidral, CONFEBUS y la Fundación ONCE. El manifiesto se creó el pasado mes de octubre en el encuentro 'Impulsando un transporte urbano para todas las personas', organizado en Sevilla. Este documento supone una hoja de ruta para seguir construyendo un futuro sostenible e igualitario para toda la sociedad. Cada vez son más las empresas y asociaciones que se han adherido al Manifiesto, como AISA, ALSA, TUSSAM o FANDABUS y AETUCA, y que engrosan la lista de aliados en la tarea de garantizar que las personas con discapacidad tengan las mismas oportunidades de desplazamiento y puedan viajar en los mismos medios de transporte que el resto de la población. El documento está totalmente abierto para que todo el que quiera pueda sumarse.

La movilidad accesible no empieza y acaba en los vehículos, es mucho más. Desde la organización y compra del propio viaje, que debe ser accesible, hasta la llegada hasta el lugar de inicio del viaje, la estancia en estaciones y paradas, la subida y bajada de los vehículos y la estancia en el habitáculo durante el viaje. Queda mucho por hacer y no todo depende de los operadores de transporte. La cooperación entre éstos, los fabricantes de equipos y las diferentes administraciones, siempre escuchando a las asociaciones expertas, es vital para lograr el éxito. En un mundo cada vez más envejecido y con graves problemas de movilidad, contar con un sistema de transporte accesible no es una mejora, es una necesidad.

HIDRAL GOBEL, SOLUCIONES DE MOVILIDAD PARA TODOS LOS SEGMENTOS

La variedad y calidad de los productos de Hidral Gobel han hecho que la compañía se consolide como referente internacional en el sector de la fabricación de pla-



Equipos de accesibilidad de IRC.

taformas elevadoras y rampas que permiten el acceso al transporte de los viajeros con movilidad reducida.

El trabajo directo de Hidral Gobel con los principales carroceros posibilita que se obtengan unos productos finales óptimos y adaptables a los diferentes tipos de medios de conducción como son los autocares, microbuses, autobuses de piso bajo y también furgonetas y monovolúmenes, pudiéndose instalar fácilmente en los peldaños, en bodega, bajo chasis o en el interior del vehículo.

Las rampas de Hidral Gobel están dirigidas a ayudar a las personas con movilidad reducida a acceder a los



En esta página, imágenes de equipos de accesibilidad de Hidral Gobel.



autobuses de tránsito urbano y de piso bajo. Tanto los modelos eléctricos como los manuales poseen una capacidad de carga de hasta 350 kg y sus diseños especiales favorecen el manejo y el mantenimiento de manera rápida y sencilla. Sus rampas simples o dobles han sido creadas cumpliendo con la normativa de fabricación en vigor y provistas de todos los sensores de seguridad necesarios, maximizando la fiabilidad y el fácil empleo tanto en condiciones de normal funcionamiento como en situaciones de emergencia.

Las plataformas elevadoras de Hidral Gobel validadas y patentadas han sido minuciosamente diseñadas por su departamento de I+D+i y fabricadas en España, concretamente en la planta de Hidral Gobel situada en Lanciego (Álava), bajo la más estricta atención a las actuales normativas y con la incorporación de tecnología software que permite mayor coordinación desde el vehículo. De manejo automá-

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

tico y semiautomático, los modelos de sus plataformas se adaptan a las necesidades de los clientes. En casete, verticales o abatibles, con distintos tamaños de plato y capacidad de hasta 400 kg, los elevadores de Hidral Gobel destacan en el mercado por su fortaleza, seguridad, durabilidad y carencia de fallos.

Hidral Gobel distribuye también los sistemas de la marca UNWIN para sujeción de sillas de ruedas, cinturones para pasajeros de movilidad reducida, así como los elementos combinados de silla y pasajero. Además, también cuenta con fijaciones de asiento y suelos técnicos para vehículos M1 y M2.

PRODUCTOS DE IRC PARA CARROCERÍAS DE AUTOBÚS
IRC cuenta con diferentes soluciones para la movilidad accesible para todo tipo de transporte, incluidos los vehículos de menos de 9 plazas.

En su cartera tiene plataformas de acceso a PMR para bodega central, detrás primer escalón en inter-city y también instaladas encima del paso de ruedas. Son distribuidores oficiales de AUTO-LIFT, PLS, BRAUN, RICON



Equipos de accesibilidad de IRC.

Cuenta también con rampas de acceso a PMR para autobuses urbanos, siendo distribuidores oficiales de COMPAK. Dispone además de la rampa manual IRC para autobús urbano.

En cuanto a las plataformas de acceso a PMR para microbuses, ofrece plataformas interiores de dos brazos, para ser instaladas en puerta trasera. Tienen la distribución oficial de AUTO-LIFT, RICON, BRAUN. Completa todo ello con sus anclajes para sillas de ruedas y cinturones PMR de las marcas BRAUN-UNWIN, Qstraint.

Y para vehículos pequeños, de clasificación M1 (hasta 9 plazas), dispone de un conjunto funcional: butacas giratorias, butacas fijas, peldaño eléctrico y anclajes PMR.

Ahora también tiene productos específicos para transportar bebés: Sit Safe. Se trata de una butaca que se convierte de "normal" para cualquier pasajero, a butaca para bebés de hasta 18 KG, con cinturón en 3 puntos, dónde el bebé va a contra-marcha. Eso es lo más seguro para el bebé, que puede ir acompañado de su madre o padre al lado. Ya está homologado en varios carroceros y es muy popular en el norte de Europa. Allí es obligatorio en los pliegos de los concursos. En España, la compañía considera que "será un opcional de gran valor para la seguridad de los más pequeños, que se acabará imponiendo también en los pliegos de las distintas comunidades autónomas españolas."

LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE MASATS MEJORAN EL MANTENIMIENTO DE SUS EQUIPOS

Masats dispone de productos fiables y robustos en toda la gama de vehículos, adaptados a las nuevas tecnologías. A la continua evolución en la parte mecánica de los productos para conseguir una reducción de peso, el incremento de capacidad de carga y el incremento de la fiabilidad, se han incorporado las nuevas tecnologías para la gestión inteligente del equipo. Todas las rampas de Masats pueden estar equipadas con electrónica Evolution de última generación que, mediante la recogida de datos del equipo, y posterior análisis de los datos, permite avanzar en el mantenimiento predictivo.

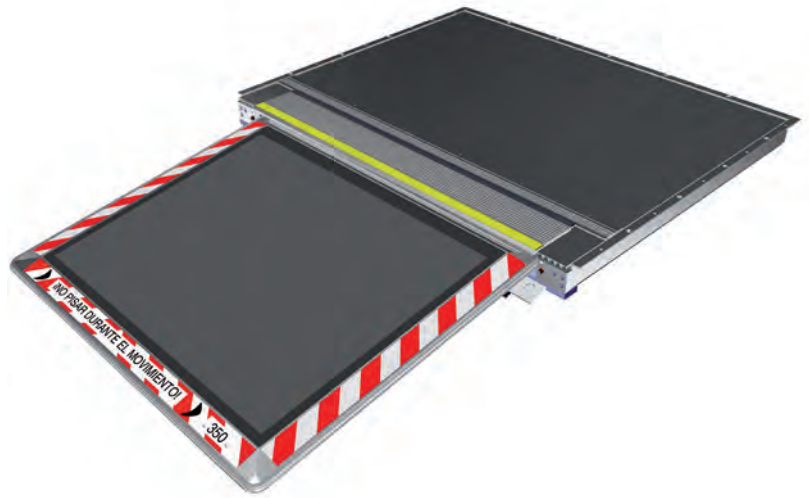
El conocimiento adquirido permite aumentar la disponibilidad del vehículo, al tener menos interrupciones o averías durante el servicio, y también mejora el coste futuro del producto. Masats está llevando a cabo una recogida de datos en distintos vehículos de Madrid, Barcelona y Singapur, y los resultados son ya impactantes, en cuanto a incremento de disponibilidad y reducción del coste de ciclo de vida del equipo. Los datos recogidos se envían a una plataforma que de forma inteligente analiza los indicadores del estado del equipo, y proporciona información que permite predecir las averías, y por tanto permite un mantenimiento programado que no genere incidencias en el servicio.

Como novedad en el sector urbano, Masats va a lanzar en la próxima feria UITP en Barcelona la nueva rampa RE2. Una rampa eléctrica de una sola plataforma, con una estructura mucho más ligera gracias a una reducción de componentes que permite a su vez una reducción de peso importante del equipo, siguiendo así los criterios de sostenibilidad de la compañía. Diseñada y testada para una capacidad de 350 kg, se coloca sobre el piso del vehículo, mejorando no solo fiabilidad de la rampa, al estar protegida, sino aportando también facilidad de mantenimiento. Se trata de un nuevo producto acorde con las necesidades del mercado, que completará la gama para vehículos urbanos: la rampa RE1 bajo piso, en versión solo eléctrica o eléctrica +manual, la rampa telescópica RT1, y la rampa manual RM2.

En el sector autocar, Masats dispone de versiones para distintas alturas de autocar, como los Elevadores KS7 o KS8, con versiones para colocarse en las escaleras, o en puerta dedicada del vehículo. El elevador KV5 vertical, es también un elevador de puerta dedicada, con alta fiabilidad y facilidad de funcionamiento.

En minibús se puede instalar tanto la rampa manual RM2, como la rampa telescópica RT1, que se coloca sobre el suelo. La rampa telescópica, al tener una plataforma en dos tramos, permite mayor longitud total de plataforma reduciendo el ángulo o inclinación de acceso, y haciendo el acceso más cómodo.

Masats sigue pensando siempre en permitir el acceso a todas las personas al vehículo, de forma segura y funcional, diseñando productos que mejoren la experiencia de uso de las personas.



Arriba, nueva plataforma Masats RE2-850. Abajo, equipos de accesibilidad de Masats.

EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

Precios muy competitivos.
Anclajes sillas de ruedas, recambios. UNWIN. Qstraint.
Fiabilidad. Innovación. Seguridad.
Potente red postventa (España, Portugal, Francia, todas las islas). Atención inmediata.



 **IRC international railway co. s.l.**

POL. IND. ARANIBAR-2. Local 17
20305 IRUN
Tel. 943 647 322 / 943 647 017
www.irailwayc.com
info@irailwayc.com





UN NUEVO Y NECESARIO IMPULSO A LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

ARTÍCULO DE OPINIÓN DEL ABOGADO EXPERTO EN LA MATERIA FRANCESC ROMEU

UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS MODERNO NECESITA ATENDER DE MANERA PRIORITARIA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA GARANTIZAR SUS SERVICIOS DE CALIDAD A TODA LA CIUDADANÍA

Cuando hablamos de Accesibilidad, Diseño Universal e Inclusión social, tenemos que tener bien presentes a los medios de transporte de viajeros porque son un elemento fundamental, que nos sirven para vertebrar los territorios, pero también y de manera decisiva, para que podamos realizar nuestros planes de vida personales y profesionales. Si bien es cierto que oímos hablar mucho de “movilidad”, menos se profundiza en la “accesibilidad” en los diferentes transportes de viajeros, que han de ofrecer las mismas oportunidades y posibilidades al conjunto de la ciudadanía.

A este respecto, permítanme recordar las leyes, de ámbito nacional (luego las autonómicas) que, en materia de Accesibilidad Universal, Inclusión e Igualdad, afectan a todos los medios de transporte de viajeros: Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social; Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad; Real Decreto 1112/2018, de 7 de septiembre, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público y, finalmente, la más reciente, la Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación.

Toda esta legislación tiene una finalidad común, en este caso, vinculando directamente a todo el sector del transporte de viajeros: garantizar la máxima autonomía y seguridad, la igualdad de oportunidades y posibilidades para viajar y, en definitiva, que toda la ciudadanía pueda usar y disfrutar los medios de

transporte y que participen activamente como herramienta e instrumento para que cada cual pueda desarrollar su propio plan de vida.

La legislación mencionada establece una serie de obligaciones, requisitos, ajustes y medidas razonables que cada medio de transporte de viajeros debe ir aplicando. Establecen sus acciones concretas, los plazos e incluso, las posibles sanciones por su incumplimiento. Es fundamental que las empresas de transporte de viajeros, públicas y privadas, tengan aprobados y en vigor sus **Planes Estratégicos de Accesibilidad Universal e Inclusión**, no sólo como Responsabilidad Social Corporativa, sino como compromiso ético y moral, sin olvidar la necesidad de cumplir con la legislación vigente. Se trata de una nueva visión empresarial que consigue:

- a. Aumentar el número potencial de clientes (más público objetivo),
- b. Incrementar la **calidad** y valoración de sus productos y servicios,
- c. Mejorar la situación laboral de sus trabajadores,
- d. Ampliar su compromiso social,
- e. Reforzar la propia **marca** y posicionarla en el mercado frente a la competencia,
- f. Forma parte de su **Responsabilidad Social Corporativa**.

Cada vez vemos mayor implicación y concienciación de las empresas de transporte de viajeros en materia de Accesibilidad, pero no es suficiente. Necesitamos mayor implicación en un proyecto estratégico que posicionará a la empresa en el mercado y en la sociedad. Porque implantar la Accesibilidad en la estrategia de la empresa ha de entenderse desde dos puntos de vista: hacia fuera, hacia el cliente, los servicios y productos ofrecidos, la mejora de la calidad, la Responsabilidad Social, la garantía de seguridad y máxima autonomía... Pero también hacia dentro, hacia los propios trabajadores de la empresa, la legislación en materia de contratación de personas con discapacidad, los planes de emergencia, los riesgos laborales, la legislación sobre protección de datos, formación, capacitación y sensibilización de todo el personal... En fin, que implantar un Plan Estratégico de Accesibilidad Universal e Inclusión supone una mejora sustancial objetiva y subjetiva que posiciona y reconoce a la empresa de manera decidida en una sociedad moderna, plural y diversa.

Los Planes Estratégicos de Accesibilidad Universal deben implantarse en las empresas de transporte de viajeros (públicas y privadas), no sólo como Responsabilidad Social Corporativa, sino como compromiso ético y moral, cumplimiento de la legislación vigente y, desde el punto de vista empresa, por la mejora sustancial en el mercado,

ES FUNDAMENTAL QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS, PÚBLICAS Y PRIVADAS, TENGAN APROBADOS Y EN VIGOR SUS PLANES ESTRATÉGICOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL E INCLUSIÓN

ampliación de su público comercial y potenciales clientes y la mejora significativa de la calidad de los servicios y productos ofrecidos, así como mejorar la calidad del trabajo de sus empleados

La Accesibilidad Universal no trata sólo las barreras u obstáculos físicos o arquitectónicos: estamos hablando, y necesitamos concienciarnos de entender la Accesibilidad en **toda la cadena de viaje**, es decir, “desde que alguien piensa en viajar, hasta que abandone la estación, parada de taxi o autobús, puerto o aeropuerto de destino”. Hablamos del ciclo integral del viaje donde toma protagonismo la **transversalidad** que supone la Accesibilidad Universal. Esto es: la web y las APPs de venta e información tienen que ser accesibles; el acceso y tránsito por las estaciones, puertos y aeropuertos (elementos físicos, lumínicos, espacios públicos sin obstáculos, tipología de mobiliario urbano, mostradores de atención e información al cliente, incorporación de asientos isquiáticos...), pudiendo así, disfrutar de todas las instalaciones y servicios; los baños; los sistemas de comunicación visuales (TV y pantallas con tipografía y fondos que faciliten la visión), megafonía y bucles magnéticos; cartelerías (implantando la lectura fácil); los sistemas lumínicos; la intercomunicación con las y los responsables de la estación o departamento correspondiente de la instalación portuaria o aeroportuaria (que tienen que estar concienciados y formados por la empresa); la atención al cliente; los sistemas de venta; los accesos al material móvil, haciendo compatible la seguridad con la máxima facilidad en el tránsito; el propio material móvil en toda su globalidad, no sólo plataformas a nivel de andenes o aceras, sino todo en su conjunto... En fin, hablamos de todos los transportes de





viajeros y de la cadena global e integral del viaje, no sólo del acceso físico: **Hablamos de toda la cadena de viaje.**

Para conseguir la **Inclusión real** y garantizar el uso y disfrute de los medios de transporte de viajeros, necesitamos entender la **Accesibilidad Universal transversal, integral y global**, atendiendo a todo el ciclo completo, a toda la cadena de cualquier servicio sea público o privado. Nuestro criterio es general y global: tiene que ser accesible toda la cadena de viaje, es decir, “desde que alguien piensa en viajar, hasta que abandone la estación, parada de taxi o autobús, puerto o aeropuerto de destino”.

No quiero dejar de apuntar la importancia que tiene que las empresas de transporte de viajeros, en todos los ámbitos, desarrollen las **Certificaciones de Accesibilidad Universal**. Aunque hay empresas que ofrecen su propia certificación homologada, existe la **UNE 17001 y 2 de Gestión de la Accesibilidad Universal** que, basada en los principios **DALCO** (Deambulación, Aprehensión, Localización y COmunicación) y que, además es compatible con la **ISO 9001 de Gestión de la Calidad**, ofrecen, primero un compromiso mayor de adaptación de la normativa de Accesibilidad Universal y su implantación constante y programada y, por otra parte, un

sesgo diferenciador de las empresas respecto de sus propios competidores. Garantizar la Accesibilidad debe estar en el Plan Estratégico Empresarial y más cuando hablamos de un sector que trabaja con personas y para las personas.

Existen **Certificaciones oficiales** que garantizan el compromiso de las empresas con la **Accesibilidad Universal**, son compatibles con la **ISO 9001** de calidad y suponen una mejora constante en la implantación y adaptación de la empresa en materia de Accesibilidad y mejora su posición global en el mercado.

Este es el reto que, a mi juicio, tiene hoy el transporte español de viajeros, tanto en las empresas públicas como en las privadas. Creo que estamos formando parte, aún sin ser conscientes, de una **#generacióninclusiva** donde, cada vez más, tenemos interiorizada la necesidad de trabajar por la defensa y promoción de los derechos de las personas con discapacidad que, a su vez, suponen medidas y acciones que aumentan la libertad, la igualdad y la calidad de vida de toda la población en general.

Los diferentes medios de transporte de viajeros son un elemento fundamental en la estructura social, económica y personal de nuestro país y han de convertirse en una referencia en la implantación y desarrollo de los Planes Estratégicos de Accesibilidad y ofrecer un sistema de transporte de viajeros moderno a la altura de la sociedad en la que se desarrollan y para la que trabajan.

Las nuevas tecnologías, además, son una herramienta que ayuda de manera sustancial al desarrollo de estas acciones en favor de la Accesibilidad en el sector del transporte de viajeros, mejorando los servicios, aumentando la calidad, reduciendo los costes de implantación de las mejoras y los ajustes razonables y, sobre todo, participando en eliminar señalamientos, distinciones o segregaciones.

Este es parte de nuestro trabajo incansable para conseguir la **Inclusión y la Igualdad real**. Esta es nuestra responsabilidad, es nuestro reto y nuestro deber como empresas de transporte de viajeros comprometidas con una sociedad moderna, de la que formamos parte y **cuyos derechos, en todo sentido, tenemos que defender y proteger.**

NECESITAMOS CONCIENCIARNOS DE ENTENDER LA ACCESIBILIDAD EN TODA LA CADENA DE VIAJE, ES DECIR, “DESDE QUE ALGUIEN PIENSA EN VIAJAR, HASTA QUE ABANDONE LA ESTACIÓN, PARADA DE TAXI O AUTOBÚS, PUERTO O AEROPUERTO DE DESTINO”



FRANCESC ROMEU MARTÍ
ABOGADO ESPECIALISTA
EN ACCESIBILIDAD
UNIVERSAL E INCLUSIÓN
www.francescromeu.es
[@francesc_romeu](https://twitter.com/francesc_romeu)

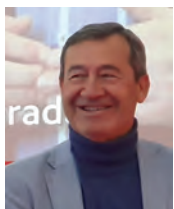


EMT FUENLABRADA CELEBRA SU 40 ANIVERSARIO

HA CREADO UNA EXPOSICIÓN QUE ESTARÁ ABIERTA DEL 24 DE FEBRERO AL 30 DE JULIO DE 2023

ESTA MUESTRA SUPONE EL PISTOLETAZO DE SALIDA DE UN AÑO TAN ESPECIAL PARA EMT DE FUENLABRADA

Hace cuatro décadas, el Ayuntamiento de Fuenlabrada decidió municipalizar el servicio de autobuses urbanos de la ciudad. Desde entonces han cambiado muchas cosas, desde los propios vehículos y su equipamiento hasta los equipos de billeteo o la gestión de la flota. Todo ello se puede ver en la exposición de la EMT de Fuenlabrada en la Sala Polivalente de Arte Tomás y Valiente de dicha localidad.



Isidoro Ortega López, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Fuenlabrada, afirmó que "EMTF es una empresa moderna y potente, la mejor EMT de la región. Tenemos muchos desafíos por delante, como la electrificación y otros retos que debemos emprender. Para ello se necesitará la confianza de la ciudadanía y el compromiso del equipo de profesionales de la empresa, que sé que lo tienen."



Francisco Arroyo Martín, director gerente de la EMT de Fuenlabrada, indicó la relevancia de "la apuesta del equipo de gobierno de este municipio, por su apuesta desde hace cuarenta años por un servicio público tan fundamental como es el transporte urbano y mantener su gestión directa de forma pública es muy importante." En cuanto a su trabajo como gerente añadió: "desde mi llegada, creo que el equipo de EMTF y yo nos hemos sentido siempre muy arropados y tranquilos a la hora de tomar decisiones y llevar a cabo proyectos o al negociar con los trabajadores. Gestionar

no es solo tener ideas y ganas", dijo en reconocimiento del apoyo del ejecutivo de Fuenlabrada.

Habló de las cuatro décadas de historia de la compañía: "pasito a pasito hemos cumplido 40 años". Animaba a disfrutar de la exposición en la que "queremos reflejar dos cosas principalmente: que somos una empresa con futuro y que nos gusta recordar de dónde venimos," señaló. Pero especialmente, puso en valor el trabajo realizado por el equipo humano de EMTF para poder tener en marcha este servicio de autobuses urbanos en el municipio: "el agradecimiento no es solo mío como gerente, sino de todos los ciudadanos de Fuenlabrada. Que hayamos mantenido este servicio tantos años es gracias a vuestro trabajo." Apostando por el futuro de la compañía deseó "volver a encontrarnos para celebrar otros cuarenta años más."





“LA EMTF APUESTA TAMBIÉN POR FORMAS ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD”

FRANCISCO ARROYO, DIRECTOR GERENTE DE LA EMT DE FUENLABRADA

EMTF CUMPLE 40 AÑOS. HABLAMOS DE SU EVOLUCIÓN Y FUTURO CON SU DIRECTOR GERENTE



Jurado del premio Autobús del Año y del Autobús Ecológico del Año.

Podría hacer balance de la EMTF en estas 4 décadas? El balance que hacemos de estas cuatro décadas de vida es claramente positivo. Afrontar un servicio de transportes público en una ciudad que pasó de 7.000 habitantes en 1970 a multiplicar por diez esa cifra en tan sólo una década, fue un reto del que la EMTF está muy orgullosa. Esta labor de adaptación al vertiginoso crecimiento de población y el hecho de haber aportado nuestro granito de arena a la cohesión social de Fuenlabrada son nuestros mayores logros en estos 40 años de vida. Ahora, que ya somos una ciudad de casi 200.000 habitantes y tenemos consolidado el servicio público, nos marcamos nuevos retos.

¿Qué destacaría desde su llegada al cargo?

Hace ya casi cuatro años que llegué a este puesto y desde entonces asumí el reto que me trasladó el Equipo de

Gobierno del Ayuntamiento de Fuenlabrada, que no era otro que impulsar la modernización de la empresa, así como acometer los proyectos necesarios para cumplir los objetivos de digitalización, sostenibilidad y respeto por el medio ambiente que los ciudadanos de Fuenlabrada nos exigen y se merecen en los tiempos en los que vivimos. Ahora bien, asumimos estos propósitos sin olvidar nunca nuestro compromiso de dar el mejor servicio posible al usuario buscando siempre la excelencia, que es nuestra verdadera razón de ser. Ese sigue siendo nuestro objetivo y el fin que perseguimos, todos los que integramos la EMTF, cada día. Creo que, ahora que parece que ya salimos definitivamente de la crisis provocada por el COVID'19, es el momento de hacer una mención especial de reconocimiento al excelente equipo humano de esta empresa, que fue capaz de mantener el servicio durante toda la pandemia, gracias al compromiso y profesionalidad de todos los trabajadores que la integran.

¿En qué consiste su proyecto de autoconsumo energético?

La EMTF y el Ayuntamiento de Fuenlabrada hemos lanzado un proyecto puntero e innovador de instalación de dos plantas fotovoltaicas que permitirán generar energía sostenible y limpia, y que ésta sea consumida en proximidad en el marco de la decidida apuesta de Fuenlabrada por la Economía Circular. Este proyecto se desarrollará conjuntamente al proceso de electrificación de la EMTF.

¿Cómo es la estrategia de compra de propulsiones alternativas?

La incorporación de cuatro autobuses es el primer paso de este proyecto de descarbonización. Nuestra intención es conseguir una flota compuesta en su totalidad por vehículos no contaminantes en un plazo de ocho a diez años, en función del desarrollo y evolución de las nuevas tecnologías. En este contexto es en el que se pone en acción nuestro plan estratégico que comenzará con estos cuatro autobuses eléctricos y que serán la avanzadilla para que, a finales de año, lleguen otros 7 nuevos autobuses eléctricos equipados con las últimas tecnologías que se van a incorporar a la flota actual. Además, coincidiendo con estos 40 años de existencia hemos lanzado el proyecto de un nuevo Centro de Operaciones para la EMTF, que esperamos culminar en los próximos años y que nos va a permitir afrontar estos nuevos retos y seguir mejorando la calidad del servicio que prestamos. Este es el compromiso de la empresa por adaptarse a soluciones ecosostenibles en un sector en el que, aún, hay mucho camino por recorrer por el cuidado del planeta.

¿Qué resultados han tenido con sus pruebas realizadas con autobuses eléctricos?

La renovación de nuestra flota no es una decisión que se tome de un día para otro. Sin duda, optar por vehículos eléctricos es fruto del trabajo y análisis de expertos de diferentes campos que nos han hecho optar por la electrificación. En este momento, estamos convencidos de que hemos tomado la mejor de las decisiones posibles y que, por cierto, ya están tomando también importantes ciudades europeas como Berlín, Milán, Bruselas, París o el mismo Madrid. La incertidumbre que se ha abierto en los últimos años para toda la población, a la hora de adquirir sus vehículos particulares, también la hemos tenido nosotros. Por eso, hemos trabajado para que la apuesta por la electrificación de la flota sea la acertada. Al menos, así lo creemos y así lo atestiguan todas las pruebas que hemos realizado y que analizaban aspectos medioambientales, económicos y sociales, pero también, estando siempre atentos a las evoluciones del sector y del mercado. Y quiero decir que para una empresa pública como la nuestra, es fundamental el apoyo político de la institución a la que pertenecemos; en este caso tengo que agradecer públicamente a Javier Ayala, alcalde de nuestra ciudad, y a Felipe Pinel, Concejal de Movilidad y Medio Ambiente, el respaldo, a veces excesivamente entusiasta, que siempre hemos encontrado en la iniciativas planteadas.

¿Qué cambios traerá a instalaciones y mantenimiento la electromovilidad?

El primero, que va de la mano de la propia adquisición de los vehículos, ha sido la electrificación de nuestras instalaciones con la implantación del equipamiento necesario: Centro de Transformación, Centro de Seccionamiento, cargadores, etc. Sin duda, la gestión de la autonomía de las baterías supondrá alguna modificación añadida en el día a día del servicio a nuestros usuarios, pero, considero que esta será la tarea más sencilla de solucionar.

¿Qué mejoras tecnológicas han introducido y qué proyectos tienen?

Si hay algo que ha caracterizado a la Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada es su adaptación a los tiempos y a las necesidades. Fuimos de las primeras empresas en la implantación del SAE, facilitando así la geolocalización de todos los vehículos, incluimos los paneles informativos en nuestras marquesinas y pusimos a disposición de nuestros usuarios los más modernos sistemas de pago. Todas estas mejoras se enmarcan dentro del proyecto "Ciudades Conectadas", en el que participa Fuenlabrada junto a Valencia, Logroño, Vitoria, Gijón y Valladolid, que tiene por objeto la implantación, desarrollo e innovación de la movilidad urbana en las ciudades, poniendo en el centro del proyecto la seguridad y simplificación de la herramienta para el ciudadano, sin olvidarse de medidas que protegen la calidad del aire y la reducción del ruido que ha impuesto la nueva realidad local, estatal y europea. No puedo pasar por alto tampoco, las mejoras alcanza-

EMTF EN CIFRAS

- TIPO DE SERVICIOS QUE REALIZA: REGULAR URBANO. HASTA 2014 TAMBIÉN OPERABA SERVICIO DISCRECIONAL (ESCOLAR, EXCURSIONES DE ASOCIACIONES MUNICIPALES, TRASLADOS A CENTROS DE TRABAJO, EVENTOS PUNTUALES, ETC..)
- FLOTA TOTAL: 31 AUTOBUSES (SE SUSTITUIRÁN 11 CON NUEVOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS)
- EDAD MEDIA: A FINALES DE AÑO, INFERIOR A 5 AÑOS
- % ADAPTACIÓN PMR: FLOTA 100% ADAPTADA
- NÚMERO DE LÍNEAS: PASÓ DE 3 ORIGINALES A 7 ACTUALES
- NÚMERO DE PARADAS: 181 (34+45+10+31+42+12+7)
- PERSONAL EN PLANTILLA: 97 EMPLEADOS
- % VEHÍCULOS PROPULSIONES ALTERNATIVAS A FINALES DE 2023, 1/3 DE LA FLOTA SERÁ ELÉCTRICA

das en materia de accesibilidad, teniendo desde 2004 toda nuestra flota adaptada a personas de movilidad reducida.

¿Qué es necesario para captar más pasajeros y, especialmente, del coche privado?

El compromiso de ciudades de las dimensiones de Fuenlabrada con el medio ambiente no tiene vuelta atrás. La tendencia de reducir el tráfico vial en los centros es ya un hecho que tiene su reflejo en la peatonalización de estas zonas. En este contexto parece sencillo darse cuenta de que la apuesta por un transporte público de calidad, limpio y asequible es la mejor opción para que el ciudadano abandone el coche privado y opte por alternativas más ecológicas. Es aquí donde la EMTF apuesta también por formas alternativas de movilidad que van desde la gestión de parkings hasta el alquiler de VMP (vehículo de movilidad personal). El estudio de todas estas alternativas son las que nos llevarán a alcanzar el objetivo de una ciudad limpia con un transporte público urbano de calidad. Sin duda, nuestro futuro pasa por convertirnos en la herramienta de la movilidad para Fuenlabrada.





AUTOCARES CASAL RENUEVA TODA LA FLOTA URBANA DE ALCALÁ DE GUADAÍRA

SON 7 MICROBUSES URBANOS ACCESIBLES Y SOSTENIBLES CON PROPULSIÓN GNC

EL OPERADOR SEVILLANO HA APOSTADO PARA ESTA RENOVACIÓN POR EL FABRICANTE IVECO, A TRAVÉS DEL CONCESIONARIO OFICIAL AUTO DISTRIBUCIÓN HISPALIS, Y EL CARROCERO INDCAR

El 13 de febrero arrancó sus motores la nueva flota de autobuses del municipio sevillano de Alcalá de Guadaíra, que cambió de concesionario el pasado mes de mayo de 2022. De los siete microbuses adquiridos, cinco estarán en funcionamiento y dos se mantendrán de reserva para incidencias o refuerzos del servicio.

El nuevo operador, Autocares Casal, ha venido prestando el servicio desde entonces con los vehículos de su antecesor. Ahora ha llegado el momento de renovarlos todos, y lo hace pensando en la movilidad sostenible, limpia y accesible. Autocares Casal es un operador de movilidad que toca todos los palos, tanto transporte urbano y metropolitano como el discrecional y el VTC de congresos. También ha apostado por la diversificación y gestiona diversos parkings.

EL NUEVO CHASIS IVECO DAILY

Los 7 micros incorporan ya el nuevo chasis Iveco Daily. Entre sus principales mejoras destaca su dirección totalmente eléctrica y también la dimensión de su volante multifuncional, mucho más ergonómico y con mayor accesibilidad a toda la botonería, que se ha reducido para

ser prácticamente el de un turismo y que se puede adaptar a la posición que requiera cada conductor. Entre su equipamiento incluye también caja automática Hi-Matic de 8 velocidades fabricada por ZF. Es importante señalar que se han incluido los nuevos depósitos GNC ampliados de la nueva gama de microbuses Indcar. Con ellos casi se duplica la autonomía del vehículo. Su propulsión GNC, no sólo es beneficiosa para la mejora de la calidad del aire, sino que también reduce significativamente la contaminación acústica.

CARROCERÍA MOBY CITY DE INDCAR

Los siete vehículos tienen carrocería Moby City de Indcar. Su capacidad es de 17 pasajeros sentados más 18 de pie. Cuando va a bordo una persona en silla de ruedas, su capacidad pasa a ser de 17 viajeros sentados y 14 de pie más la persona en silla de ruedas. Además, cuenta con 2 plazas extra, gracias a sus dos transportines plegados situados en la zona trasera, en el área PMR. El sistema de climatización es de la marca Webasto y está testado para poder soportar las altas temperaturas en verano. Permite diferenciar la temperatura entre la zona de conducción y el habitáculo de pasajeros. Se han incluido también 8 tomas dobles de cargador USB.

GRAN ACCESIBILIDAD. MOBILIDAD PARA TODOS

El nuevo servicio urbano se ha concebido para ser totalmente accesible. Para ello, los micros se han equipado con rampa trasera manual de Hidral Gobel, así como sistema de guiado con avisos sonoros y ópticos y guías en el suelo para bastones, entre otras mejoras. Para ampliar la zona de acceso a través de la rampa, se han instalado puertas de apertura tipo metro, que requieren un espacio mínimo de apertura en el exterior



Jurado de los premios Autocar del Año y Autobús Ecológico del Año.



y que no resta ni un centímetro de paso al vehículo para la silla de ruedas. Los escalones también se han iluminado para mejorar la seguridad en los accesos y descensos. En cuanto a la rampa, el usuario en silla de ruedas puede solicitar la ayuda del conductor pulsando un botón.

LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO

Siguiendo en la línea de la máxima seguridad, precisamente se ha instalado un equipo de circuito cerrado de cámaras de vigilancia al que se suma la videovigilancia a través del SAE. Además, los vehículos cuentan con desfibrilador a bordo, un equipo sanitario que puede salvar la vida en caso de infarto. Y también muy importantes, el suelo es antideslizante y un purificador del aire del interior, así como un sistema automático de extinción de incendios en el compartimento motor de la marca FOGMAKER además de un extintor manual.

MEJORAS TECNOLÓGICAS DEL SERVICIO

Los siete vehículos están conectados a la central con SAE de GMV, que no sólo permite facilitar información sobre el servicio a los usuarios sino también a la propia empresa, así como la comunicación con los conductores desde la sede. Para poder facilitar esa información del servicio a los pasajeros, se ha equipado el vehículo con letreros electrónicos de Hanover en el exterior, panel LED en el interior y monitores TFT para visionar destino, conexiones de la próxima parada, etc... También se han dotado con paneles de información las nueve marquesinas que tendrá la red de autobús urbano de Alcalá de Guadaíra (siete de ellas ya están en instaladas y dos están pendientes de llegada en breve). Esos paneles serán aún más detallados en las 6 paradas de mayor afluencia de viajeros, y contarán con información ampliada sobre tiempo de espera del siguiente autobús, por ejemplo. Para tener toda esa información en tiempo real en cualquier momento, existe además una app del servicio que podrán consultar los usuarios, al igual que la web. Se puede descargar también con el código QR que hay en las paradas.

“CON ESTA CONCESIÓN VOLVEMOS A CASA”

ÁNGEL DÍAZ, GERENTE DE AUTOCARES CASAL

Ángel Díaz ha indicado la importancia que para su compañía tiene esta concesión de autobuses urbanos: “Nosotros hemos nacido profesionalmente en esta zona. Tras muchos años, hemos podido volver y lo hacemos con mucha ilusión porque sentimos que volvemos a casa.” Sobre la nueva flota indicaba que “éstos sí son verdaderamente autobuses urbanos que van a mejorar la accesibilidad para los usuarios y también la calidad del aire” para todos los ciudadanos del municipio.



“ES LA MAYOR ENTREGA DE ESTE MODELO EN ESPAÑA”

ANTONIO ARANA, DELEGADO DE VENTAS DE AUTOBUSES Y AUTOCARES DE ANDALUCÍA EN AUTO DISTRIBUCIÓN HISPALIS, CONCESIONARIO DE IVECO

Antonio Arana afirma que “estos vehículos son los más urbanos dentro de su categoría que existen en el sector. Esta entrega es muy importante porque es, hasta el momento, la mayor de este modelo en nuestro país. En Andalucía hay otros dos circulando en Morón de la Frontera, otros 2 en Chiclana y otros 4 en Córdoba. Se han ganado más concursos. Estamos muy satisfechos con el éxito de este vehículo.”



“ESTOS NUEVOS VEHÍCULOS SON DE MAYOR CAPACIDAD”

ANA ISABEL JIMÉNEZ, ALCALDESA DE ALCALÁ DE GUADAÍRA

A la presentación acudieron la Alcaldesa, Ana Isabel Jiménez, y el Delegado de Transición Ecológica de la ciudad, Pablo Chain. La alcaldesa explicó que “cuando en mayo llegó el nuevo concesionario se registraron 12.000 viajeros al mes y en el último registro que se tiene, de octubre, se había subido hasta los 35.000 pasajeros al mes”.





“ES NECESARIO UN OBSERVATORIO DE COSTES DEL TRANSPORTE ESCOLAR”

ÉSTA Y OTRAS IDEAS SE DEBATIERON EN EL II CONGRESO DE PYMES DE DIREBUS

LA ASOCIACIÓN CELEBRÓ EN CÁCERES DEL 15 AL 17 DE FEBRERO DE 2023 EL II CONGRESO DE PYMES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El Congreso comenzó con las palabras del presidente de DIREBUS, Alfonso Taborda, quien destacó la importancia de la “unidad” para poder trabajar juntos como lobby. “Direbus es una realidad y es más necesaria que nunca”.

La gerente de la Asociación Extremeña de Empresas de Transporte Asociadas ETRANSA, Nerea Carpintero, recordaba que su asociación nació casi a la vez que DIREBUS porque había que hacer saber a la Administración “cual era la realidad que estaba viviendo el sector”. Ahora, asegura, que pueden “presumir de la buena relación con la Administración extremeña y sentirse orgullosos de ello”.

El secretario general de la Asociación de Transportistas de Extremadura ASEMTRAEX, Alonso Sánchez, explicó que su asociación se ha integrado en DIREBUS porque, según señaló, “siempre echábamos en falta sintonía y sensibilidad con el sector de las pymes de viajeros.”

Benjamín Izquierdo, presidente de EMIZ, empresa de autobuses cacereña, considera que “este sector, que quedó tan dañado con la pandemia, se encontraba prácticamente abandonado y gracias a DIREBUS se está reflatando.”

Diego Arturo Hernández, presidente del Círculo Empresarial Cacereño, afirmó: “estamos aquí para recordar a la Administración que hay también otros sectores importantes y no solo la hostelería. Cáceres vive una revolución empresarial por lo que será clave la unión entre asociaciones y remar en una única dirección.”

Por parte de la Administración, participó la directora general de Transportes de la Junta de Extremadura, Eva María Sánchez-Montero, quien puso en valor la labor del sector: “Es una región rural, no sería posible vertebrar su territorio sin estas pymes del transporte de viajeros”. También se refirió a la reforma necesaria para adecuar ese transporte a las necesidades actuales en Extremadura. Por ello se podrá en marcha pronto el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible. Ya funciona el transporte a la demanda en algunas zonas y la intención es exportar ese modelo a otras áreas despobladas. También se harán mejoras de accesibilidad en las estaciones de autobús. Desde la



EN "LA NOCHE DEL AUTOCAR" SE ENTREGARON LOS RECONOCIMIENTOS A LOS EMPRESARIOS DEL SECTOR

Junta "se quiere apoyar a las empresas del sector para impulsar un nuevo concepto de movilidad y apostar por el transporte público", aseguró.

PRINCIPALES TEMAS TRATADOS EN EL CONGRESO

En las diversas mesas en las que se dividió el encuentro, el transporte escolar concentró gran parte de la atención. Desde la Junta de Extremadura, Carlos Pérez, director de EPESEC (Ente Público Extremeño de Servicios Educativos Complementarios), explicó el funcionamiento del transporte escolar en su región, que es gratuito. En concreto, se refirió el protocolo exigido para poder optar a gestionar esas líneas. Las empresas son las que deben inscribirse en un registro para homologarse si cumplen los criterios de calidad, sostenibilidad y cualificación tecnológica necesarios. Se han homologado 181 empresas, de las que el 90% son pymes. Después, se entra en la fase de concurso y se tiene en cuenta el precio entre otras cuestiones.

Y ahí es donde reside el principal problema para todos los operadores de transporte de toda España, que consideran que al final siempre se escogen las empresas que ofertan servicios más baratos, aunque sean bajas temerarias. Representantes de diversas Comunidades Autónomas explicaron la situación que atraviesa este segmento en su zona y cómo están negociando los contratos en cada una de ellas.

Para poder calcular bien los costes reales de explotación y poder hacer ofertas que no estén por debajo de las tarifas razonables, los allí presentes coincidieron en su mayoría en la necesidad de tener un Observatorio de Costes específico para el transporte escolar, que, a su juicio, tiene sus propias necesidades.

Se tocaron diversas cuestiones que pueden ayudar a mejorar la eficiencia de las empresas, entre ellas las buenas relaciones laborales a través de la firma de convenios colectivos adaptados a las necesidades del sector o la correcta formación del personal y también contar con seguros que cubran conceptos como el lucro cesante cuando los vehículos son inmovilizados por un accidente, por ejemplo.

También se habló sobre la posibilidad de liberalizar el sector del transporte por carretera. En esta cuestión, varios participantes advirtieron de que podrían caer en el mismo problema que en el caso del transporte escolar, la bajada temeraria de precios para conseguir contratos. Y de ello, añadieron algunos congresistas, la culpa no es solo de la administración, sino también del sector, que no pone en valor su trabajo.

Sobre este tema y sobre el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible habló la secretaria general de Transportes del Mitma, María José Rallo, en la clausura del congreso.

ACUERDOS, CONSEJOS Y PRIMICIAS COMERCIALES

Dentro del foro se firmaron importantes acuerdos con CEPESA-StarRessa, para mejoras en el precio de combustible, y con DRIVELOCK, para instalar alcoholímetros en los vehículos. Además del debate sectorial, el Congreso contó con áreas de exposición en el exterior del recinto, con vehículos de las marcas ISUZU MOBILITY BUS, KING LONG, OTOKAR SOMAUTO, VDL e IRIZAR, que mostró el modelo i6S Efficient, premiado como Autocar del Año 2023 en España, así como un equipo de lavado de JMB, y también exposición interior, con diversos stands para facilitar información comercial a los asistentes. La marca KING LONG anunció en primicia que su marca tendrá este año disponibles autocares 100% eléctricos de 12,25 metros con autonomía para 300 Km, maletero y capacidad de 55 plazas.

BEBÉS SEGUROS EN EL BUS

Por fin nuestros hijos seguros
A contramarcha. Con cinturón 3 puntos.
Homologado.
Fácil pasa de butaca a asiento para niños.

 **IRC**
international railway co. s.l.

POL. IND. ARANIBAR-2. Local 17
20305 IRUN
Tel. 943 647 322 / 943 647 017
www.irailwayc.com
info@irailwayc.com





VOLVO BUSES DEJARÁ DE PRODUCIR VEHÍCULOS INTEGRALES PARA EUROPA

Volvo Buses ha decidido cerrar su fábrica de carrocerías en Wroclaw durante el primer trimestre de 2024. Hasta entonces, los pedidos de autobuses y autocares completos en Europa se entregarán desde la planta de Wroclaw según lo previsto. Volvo Buses continuará brindando servicio y soporte completos a la flota existente, así como a la nueva oferta. Esto significa que Volvo Buses centrará desde 2024 su producción en chasis y, junto con carroceros externos, ofrecerá a los clientes en Europa una gama completa de autobuses urbanos e interurbanos, así como autocares premium.

Las fábricas de Volvo Buses en Suecia y Brasil que producen chasis y la fabricación de autobuses y autocares completos en México y América del Norte no se ven afectadas.

“Nuestro negocio en Europa ha tenido pérdidas durante años. Con este modelo de negocio, que ya aplicamos hoy con éxito en muchos mercados, mejoraremos la rentabilidad y aseguraremos nuestra competitividad a largo plazo”, dice Anna Westerberg, presidenta de Volvo Buses.



KING LONG TENDRÁ ESTE AÑO SU PRIMER AUTOCAR 100% ELÉCTRICO

Así lo ha anunciado el director de operaciones de King Long España, Cayetano Peláez, durante el II Congreso de Direbús. El autocar de la fotografía corresponde al modelo de King Long discrecional 100% eléctrico que ya circula por varios países de Latinoamérica. También hay una versión circulando en Australia. La homologación para Europa comenzará a funcionar este mismo año, de cara al inicio del nuevo curso escolar. Ofrecerá 300 Km de autonomía, medirá 12,24 metros, tendrá maletero y su capacidad alcanzará las 55 plazas. Así, el primer autocar multi-propósito 100% eléctrico homologado para Europa se incorpora al catálogo de electromovilidad de King Long, marca que desde hace más de 20 años está comprometida a nivel global con la innovación y la electromovilidad y posee capacidad para proporcionar soluciones de transporte eficientes y seguras.



VIAJEROS EN LA CARRERA DE MAQUETAS DE AUTOBÚS Y CAMIÓN DE ZARAGOZA

La carrera de maquetas contó con todo tipo de vehículos industriales, entre ellos, un autobús de la escudería Viajeros. Es la segunda edición de esta competición de maquetas de vehículos industriales. La anterior tuvo lugar antes de la pandemia. La carrera tuvo lugar el sábado 14 de enero, con la participación de muchos operadores y profesio-

nales del sector. Se realizó en la pista de la escudería Slot Monza de Zaragoza. Fue patrocinada por Concha Deza Homologaciones Vehículos / Servicios de Ingeniería. Concha Deza ha querido agradecer “el apoyo incondicional de Mariluz Barreiros, con la carrera, ya que siempre hacemos una manga en honor a Eduardo Barreiros.”



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 pedirselo 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.



AUTOCARES ABALO ADQUIERE 2 KING LONG C10 AUTOPORTANTES

Con éstas son 9 unidades de la marca King Long con las que cuenta esta empresa pontevedresa. Estas dos nuevas unidades son de 10 metros y con motorización trasera Cummins de 6,7 litros euro 6 de 6 cilindros y 320 CV de potencia (233 kW).



MAN ENTREGA UN AUTOCAR A AUTOCARES LA RIOJA EN RUTA

El operador de Logroño recibió un autocar con chasis MAN EfficientLine con la nueva cadena cinemática de 510CV, y carrocería Beulas Jewel. Es un vehículo de 15 metros y 95 plazas, con el más completo equipamiento de seguridad y confort.

TRANSPORTES LA PARDILLA APUESTA POR TEKAYDINLAR

La empresa canaria adquirió para su flota de transporte interurbano el modelo PANELVAN de TEKAYDINLAR sobre Mercedes-Benz Sprinter. El vehículo fue expuesto en el stand de GBISTER, distribuidor de la marca en España.



MOVENTIS SARFA SUMA UN AUTOBÚS ISUZU A SU FLOTA

Moventis Sarfa, compañía de movilidad líder en el territorio de Girona, presentó un vehículo de piso bajo ISUZU con capacidad para 60 pasajeros (21 pasajeros sentados y 39 de pie) y dispone de espacio para una silla de ruedas y asientos reservados para personas con discapacidad (PMR).

SUÁREZ ARAUJO REPITE CON TEMSA, AHORA CON EL MODELO MD7 PLUS

Suárez Araujo, que ya contaba con un Prestij SX entre sus vehículos, suma este otro modelo a su flota. José Ramón Menéndez, Area Sales Manager de Marín Ayala, distribuidor oficial de la marca en España, entregó el vehículo en las instalaciones de su colaborador, Talleres Tamesa, a Diego Suárez, uno de los socios de la compañía.



ZAMORA SALAMANCA ADQUIERE UN NAVIGO T 8.4 METROS

El vehículo es alimentado por el motor Cummins 4 cilindros ISBe 4.5 euro 6 E y cuenta con la caja de cambios automática Allison 6 velocidades en su versión 2300. El Navigo T reduce al mínimo las emisiones.





SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

AETRAM Y SUS EMPRESAS ASOCIADAS REANUDAN SUS ENCUENTROS ZONALES

En esta nueva ronda de encuentros muy valorados por las empresas asistentes se han tratado con las mismas de forma directa la situación actual del Sector por la afectación del alza desmesurado de los combustibles, la escasez de conductores, la explicación del reciente acuerdo suscrito del convenio colectivo provincial del sector discrecional, la presentación del nuevo acuerdo con CEPSA y, acciones llevadas a cabo desde la Asociación en defensa de los derechos e intereses de las empresas transportistas de AETRAM, dentro de un clima de diálogo continuado con nuestras empresas asociadas. Para AETRAM "estas acciones asociativas son vitales para dar voz a los empresarios y escuchar sus demandas de cara a generar confianza y conocer de primera mano las circunstancias que las afectan, analizando las ideas que se trasladen en estos encuentros para su desarrollo posterior ante las entidades y administraciones que correspondan, sobre todo de cara al próximo periodo electoral".



AYUDAS DE 600 EUROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA CARNETS PROFESIONALES

La Comunidad de Madrid estima que esta medida beneficiaria a más de 2.800 personas, en un periodo comprendido entre 2023 y 2025, permitiendo así que se cubran las necesidades del sector. Podrán acceder a estas subvenciones los desempleados inscritos en las oficinas de empleo de la Comunidad de Madrid o los trabajadores que estén empleados en algún centro de trabajo radicado en dicha región que, además, sean poseedores del permiso de clase B (coche) y que cumplan con los requisitos de edad mínimos para cada uno de los permisos que se subvencionan. AETRAM ha trasladado su adhesión y apoyo a la Dirección General de Formación de la Comunidad de Madrid en el desarrollo de este plan de ayudas, por el cual cada beneficiario recibiría un bono formativo (600 €).

EL CONSEJERO DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID RECIBE POSITIVAMENTE LAS PROPUESTAS DE AETRAM

El Consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Perez, acompañado del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Jose Luis Fernández-Quejo del Pozo, han mantenido un encuentro, valorado muy positivamente por AETRAM, con el Presidente y Vicepresidente de la Asociación, David del Olmo y Sonia Lorenzo, donde se han planteado una serie de propuestas para la mejora y beneficio no solo del sector discrecional de la región, sino también de los usuarios del mismo. En concreto, un resumen de las medidas trasladadas desde la Asociación han sido: implantar un Bono Escolar, una Campaña de apoyo al Transporte Escolar, Comunicación del Plan Inspección a Colegios, atajar el intrusismo de empresas concesionarias y EMT Madrid, ayudas directas al sector, el acceso sin restricciones del Transporte Público Colectivo a las nuevas ZBE y medidas para paliar la escasez de conductores.





- ◆ 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

Curso de Conducción Eficiente y Ahorro Energético

Curso de Prevención de Riesgos Laborales



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

