

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

Año 29. #291.
Abril 2023
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

II CONFEBUS SUMMIT

MESA SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA Y SOSTENIBILIDAD

CONFEBUS summit

Luis Miguel Martínez, Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid

Jaume Mateu, Director general de Movilidad y Transporte Terrestre de Illes Balears

Jaime Moreno, Director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Juan Ortiz, Director gerente del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza

Moderador: Cristian Reche, El Economista

Con la ayuda de

Patrocinadores

Colaboradores

Fundació Mallorca Turisme
GOVERN ILLES BALEARS

Faa IVECO BUS
endosa x
irizar Otakar

CONFEBUS
summit 2023

CONFEBUS
summit 2023

LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE A EXAMEN

- Producto: Tekaydinlar Ícaro, el Microbús del Año 2023
- Reportajes: Alsa celebra su primer centenario • Especial: Transporte Urbano: movilidad activa, electromovilidad y biometano

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





CALENTANDO MOTORES PARA UNA TEMPORADA TURÍSTICA ESPECTACULAR



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

El transporte de viajeros por carretera se acaba de dar cita en uno de los encuentros multitudinarios del sector, el CONFEBUS Summit, que ha escogido Palma de Mallorca para celebrar su segunda edición. La primera fue en 2019, antes de la pandemia. Desde entonces, muchas cosas han cambiado. Hay menos empresas activas porque más de 300 tuvieron que echar el cierre. La demanda de viajeros sigue sin recuperarse del todo, a pesar de las ayudas que desde la Administraciones se están dando para fomentar el uso del transporte, llegando incluso a la gratuidad en algunos casos. Los hábitos de uso han cambiado también y han aparecido nuevos modos de transporte.

Pero si algo sigue vivo es el deseo de viajar. Se espera que este verano se logre otro nuevo récord de turistas. Sin embargo, la presión de los altos precios hace que las estancias sean menores y quienes nos visitan dejen menos dinero. Aún así, se prevé una temporada excelente para el sector turístico solo empañado por la carencia de conductores profesionales. Ya lo vienen advirtiendo desde las asociaciones desde hace tiempo, no va a haber chóferes para todos los servicios de autocar solicitados. Por eso, como veremos en este número, siguen trabajando para lograr una mejor formación profesional y colaborando con fundaciones e iniciativas que permitan captar nuevos conductores.

La otra gran preocupación es cómo lograr la transición energética en las flotas si no hay oferta de autocares cero emisiones para largo recorrido y si las ayudas solo se fijan en la electromovilidad, descartando la neutralidad energética para lograr la descarbonización progresiva. En este punto, la nueva Ley de Movilidad Sostenible no va a ayudar mucho. La mayor crítica del sector es que falta precisamente hablar de financiación fuera del transporte puramente urbano.

También preocupan las Zonas de Bajas Emisiones, que debieran ya estar en marcha desde el 1 de enero pero que siguen inactivas en su mayoría aunque en 2024 tendrán que estar activadas. ¿Cómo podrá circular un autocar de servicios discretos y turísticos en cada ZBE si cada una tiene sus propias disposiciones y no existe ninguna armonización?

El horizonte más inmediato es bastante desalentador. Y sin embargo, el sector sigue contra viento y marea. Unos, prestando el mejor servicio de transporte posible y otros, ofreciendo los mejores vehículos para ayudar a mejorar la calidad de la movilidad. Es el caso del Tekaydinlar Ícaro, Microbús del Año 2023 en España, del que hablamos en detalle en este número. No se lo pierdan.



03 EDITORIAL

Calentando motores para una temporada turística espectacular

26 REPORTAJE

ALSA celebra su primer centenario

40 PRODUCTO

Setra renueva su serie MultiClass

06 EN PORTADA

La “poco ambiciosa” Ley de Movilidad Sostenible

28 REPORTAJE

La transformación del transporte urbano

41 REPORTAJE

HIFE inaugura instalaciones en Alcobendas

14 REPORTAJE

ZBE, ¿amenaza u oportunidad?

37 REPORTAJE

Arriva impulsa la electromovilidad en Alcorcón

42 REPORTAJE

“Empleo sobre Ruedas” sigue creciendo



22



38



43



15

VIAJEROS
de transporte público en España y Portugal

Depósito Legal: M-23.188-1995

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Isabel Blancas Maldonado

Marketing & Publicidad: Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas: Antonio Juliá Fernández

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

Sección Oficial:

aetram Tascabus

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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

22 CONGRESOS

II edición del CONFEBUS SUMMIT

38 REPORTAJE

Biometano, opción para descarbonizar el transporte

43 REPORTAJE

S.O.S. Se buscan conductores profesionales

15 PRODUCTO

Tekaydınlar İcero, Microbús del Año 2023 en España

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





LA “POCO AMBICIOSA” LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

LA LEY NACE CON CARENCIAS IMPORTANTES, SEGÚN LOS EXPERTOS DEL SECTOR

EN DICIEMBRE DE 2022, EL CONSEJO DE MINISTROS REMITIÓ EL PROYECTO DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE A LAS CORTES PARA SU TRAMITACIÓN. DESDE ENTONCES, ASOCIACIONES Y EXPERTOS HAN MANIFESTADO SU DESCONTENTO CON EL TEXTO

Esta ley, esperada desde hace mucho tiempo por el sector del transporte, que pretende tener un carácter vertebrador de la movilidad nacional, parece que es una norma “poco ambiciosa” que deja muchos flecos sueltos y en ocasiones grandes vacíos como el de la financiación del transporte público. Esas fueron algunas de las conclusiones de la sesión organizada por el Ilustre Colegio de la Abogacía de Madrid (ICAM) para analizar esta futura Ley.

DERECHO A UN SISTEMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Irene Bonet Tous, Abogada del Estado de la Secretaría General de Transporte del MITMA, indicó que la Ley de Movilidad Sostenible no

pretende modificar las leyes sectoriales del transporte existentes, sino coordinarlas para aprovechar las ventajas de todas ellas. “No es una ley ambiciosa, porque no viene a solucionar los problemas de cada sector, sino a vincular”, señaló. El objetivo principal de su redacción era crear “el derecho a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible”, en el que el ciudadano y sus necesidades de movimiento son el eje central.

Entre las principales novedades que va a introducir la ley se encuentra la creación de un sandbox de innovación en materia de transporte, precisamente para todas las mejoras y novedades que se propongan en el sector. Cuando se presente un proyecto innovador se someterá a análisis por una comisión de expertos y, si dan luz verde a la idea, se pondrá en marcha a modo de prueba en un espacio físico real acotado y por un tiempo determinado. Este sandbox físico permitirá testar esos proyectos para saber si pueden o no incorporarse a la movilidad real. “Ha sido complicado darle forma porque había que legislar sobre algo que no existe. La ley quiere anticiparse al futuro de la movilidad”, dijo.



LOS JURISTAS ADVIERTEN DE QUE HABRÁ PROBLEMAS POR DUPLICIDADES LEGALES

muy meritorio, pero tiene carencias de temas relativos a la movilidad que “o no están o están muy poco referenciados”, como la intermodalidad, las infraestructuras, la distribución de mercancías en las grandes ciudades y el urbanismo. A su juicio, la DGT debería pasar a depender del Ministerio de Transporte y no del de Interior.

Considera que nueva ley de movilidad tendrá poco efecto porque casi todas las comunidades autónomas tienen la suya propia. “Es importante advertirlo para que no nos defraude después cuando veamos que la ley va a tener un ámbito limitado.” También encuentra que hay modificaciones realizadas a la LOTT que, a su parecer, no debieran haberse producido.

En cuanto al sistema concesional, está de acuerdo con que se mantenga el actual, aunque con modificaciones que permitan adecuar la oferta a la demanda, la subrogación parcial, actualización de tarifas y, en definitiva, modernizar y flexibilizar las concesiones. En esta Ley se habla del mapa concesional pero “se ha perdido una oportunidad histórica para crear una red en red”, cohesionando las redes autonómicas con la nacional para hacer un sistema concesional en red lo más eficiente posible.

LA VISIÓN DE LOS ABOGADOS

Alberto Dorrego de Carlos, Presidente de la Sección de Derecho Administrativo del ICAM, considera que se van a producir choques por duplicidad de normativas, al no sustituir a la LOTT, lo que “generará problemas.” También considera que hay ausencia de las nuevas formas de movilidad, que actualmente son reguladas por cada región o cada municipio. “Era una oportunidad única para tener una regulación general de esta cuestión”, afirmó.

Juan Gaitán. Miembro del Comité asesor de la Sección de Derecho Marítimo y Transporte del ICAM, se ha referido a esta normativa como ley paraguas que define el derecho a la movilidad de personas y mercancías, y que entra a formular cambios en el sistema y también plazos, pero que debería dar mayor seguridad jurídica a cuestiones como la revisión de tarifas en los contratos de los operadores con la Administración o modificación de las concesiones. También echaba en falta más regulación sobre otros tipos de contratos relacionados con la movilidad como las concesiones de estaciones y aparcamientos. También ve clara la inclinación de la ley en favor del uso del ferrocarril, olvidando la libertad del ciudadano y el empresario a elegir el modo que más le interese en cada momento tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

Fernando Cascales Moreno, Abogado experto en la materia, señalaba que este proyecto de ley es

SE HA “CAÍDO” LA PALABRA FINANCIACIÓN DEL NOMBRE DE LA LEY

Rafael Barbadillo López, Presidente de CONFEBUS, defiende el modelo concesional actual: “Cualquier empresa puede venir a concursar, sin restricciones. Las empresas de transporte de nuestro país son muy competitivas y la están gestionando servicios en otros países. Estamos exportando un modelo que debe protegerse y ser reforzado para apostar por la internacionalización de nuestras empresas.”

Entre las cuestiones que introduce la nueva Ley de Movilidad y que preocupan a los operadores a los que representa su asociación, estaría el enredo burocrático resultante, con una complicada red de organismos que “van a hacer más difícil la toma de decisiones y provocarán más retrasos mientras que fuera, el mundo va a una gran velocidad.”

Barbadillo cree que “con haber hecho retoques de la LOTT habría bastado”, porque se va a producir un problema de seguridad jurídica dada la dificultad de interpretación de algunas cuestiones propues-



Presentación del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en diciembre de 2022



tas en la nueva norma. También criticó que desapareciera del nombre inicial, la segunda parte. En un principio se llamaría Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, ahora la financiación apenas aparece en un capítulo y se refiere principalmente al transporte urbano. “¿Qué pasa con el resto?”, se pregunta el Presidente de CONFEBUS. Y también considera que se está dando demasiada preponderancia al transporte ferroviario cuando, en España, el 52% del transporte público se hace en autobús.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS TIENE POCAS PRESENCIA EN LA LEY

Ramón Valdivia, Vicepresidente ejecutivo de Astic, lamenta que apenas aparece el transporte de mercancías en el proyecto de esta ley, salvo algún punto sobre distribución urbana. Pero nos recuerda que todo se mueve por la carretera. “Las personas también tienen derecho a que le lleguen las cosas, no sólo a moverse.” Y aporta otro dato importante: con la pandemia ha crecido un 33% el comercio electrónico y esas mercancías llegan a casa en camión. Esas cifras van a seguir creciendo y el sector se encuentra con vehículos que tendrán problemas para entrar en las ZBE.

ANETRA Y DIREBUS INSISTEN EN LA NECESIDAD DE PERMITIR EL “AUTOBÚS COMPARTIDO”

Es una vieja reivindicación de la asociación ANETRA: poder vender plaza a plaza sus servicios de autocar, sin necesidad de tener que vender en bloque a un grupo homogéneo de personas todos

los asientos del vehículo. Denomina a este concepto “autobús compartido” y está incluido en su Plan de Choque para la supervivencia del sector.

La asociación considera fundamental, antes de la aprobación final de la ley, que se introduzcan mecanismos que mejoren la competencia, la liberalización del transporte interurbano o permitir el autobús compartido y no solamente el coche compartido.

Ahora, DIREBUS también se suma a esta solicitud y pide a los grupos parlamentarios del Congreso de los Diputados el apoyo al autobús compartido en la futura Ley de Movilidad Sostenible.

Por su parte, desde esta asociación se manifestó que la ley “es lesiva al modelo de empresa de PYME de nuestro sector” porque “no se liberalizan los servicios de transporte de viajeros por carretera en España, ni se recupera a la regulación y ejecución del transporte las autorizaciones VD y VR pero, en cambio, sigue apostando por el modelo concesional y el mapa que lo identifica”. También considera que no se hace referencia alguna al actual modelo de transporte escolar en autocar.

MAYOR ESTABILIDAD EN EL CASO DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

ATUC organizó un debate con parlamentarios sobre la Ley de Movilidad Sostenible. Quizá sea en el ámbito urbano donde más evidente sea la ventaja de la nueva norma, pues establecerá, por fin, un marco estable de financiación del Transporte público.

El secretario general de Atuc, Jesús Herrero, subrayó que solventa la falta de estructura normativa que permita previsibilidad y el reparto de responsabilidades: “La ley nos gusta mucho, al dar una importancia enorme a la movilidad y ofrecer instrumentos de medida y revisión, lo que evitará que se hagan planes que no se llevan a la práctica”.

La financiación fue uno de los puntos claves del debate. España es el único gran país europeo que no cuenta con una ley estatal de financiación de transporte público. “Atuc lleva más de una década trabajando por una ley de financiación. Las subvenciones en nuestro país dependen de decisiones políticas arbitrarias según los PGE, lo que nos impide planificar nuestros servicios con cierta previsión”, explicó el presidente de Atuc, Miguel Ruiz. La Ley de Movilidad Sostenible pretende solventar estas deficiencias. La financiación del transporte público urbano por parte del Estado se encuentra en torno al siete por ciento: “en este aspecto también nos encontramos a la cola de Europa”, apuntaba.

La mayor queja en el ámbito urbano es lo tarde que llega la Ley.

EL TRANSPORTE EN AUTOCAR NO ENCUENTRA FINANCIACIÓN EN ESTA LEY



AUTOBUSES, AUTOCARES Y SU **GENTE**

busworld®

EUROPE BRUSSELS

7-12 OCT 2023



WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG



LAS OTRAS
**EXPOSICIONES
DE BUSWORLD**

CENTRAL ASIA **ASTANA** | 18-20 MAY 2023
LATIN AMERICA **BUENOS AIRES** | 14-16 JUN 2023
SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 15-17 MAY 2024

TÜRKIYE **ISTANBUL** | 29-31 MAY 2024
NORTH AMERICA **PHILADELPHIA** | 2025



LOS VIAJEROS, EN LA FUTURA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

COMPLEMENTA LA LOTT, EN PRINCIPIOS RECTORES

Nuestro colaborador jurídico habitual Francisco Sánchez-Gamborino analiza el Proyecto de esta ley, en cuanto se refiere a la movilidad de los viajeros, desde su conocimiento del mismo al haber formado parte del Grupo de Trabajo ad hoc de la Fundación Francisco Corell que formuló una propuesta para mejora de su texto

Mucho se está hablando de lo que puede ser la segunda gran disposición -con este rango formal de "ley"- reguladora del transporte, junto a la LOTT y a su Reglamento, ROTT. Su texto, ya aprobado como Proyecto por el Gobierno, se encuentra en tramitación -por el procedimiento de urgencia- en el Congreso de los Diputados¹, y, concretamente, terminada² su fase de enmiendas, de manera que, tras su paso por el Senado, con los cambios a que haya lugar, se publicaría ya como ley en el BOE. Bien enfocada, puede ser útil y modernizadora, pero innecesaria y perturbadora en caso contrario.

1. ¿QUÉ ES LA "MOVILIDAD"?

Parece que nadie lo sabe muy bien. La ley no la define, como debería haber hecho con un concepto tan esencial que aparece en su propio título, y además habiendo creado en su art. 4 el propio derecho a la misma, a que después se refiere en los arts. 5.10; 6.2 y 14.3).

En efecto en su art. 2, de definiciones, el Proyecto habla de "movilidad activa" (letra k), y de "movilidad inclusiva" (letra l), pero no de "movilidad" *a secas*: Y cuando define en su letra m) "movilidad sostenible", da por sabido su concepto (como hace el resto de esta Ley) y simplemente concreta qué movilidad considera sostenible: "aquella que se satisface...".

"Movilidad" debe ser algo distinto al transporte cuando el Ministerio en su propia denominación menciona los dos conceptos, sin asimilarlos (no habría incluido ambos, si los considerase sinónimos), junto al de Agenda Urbana, y también cuando esta Ley en su Exposición de Motivos, apdo. I, considera necesario "evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías", como dos situaciones distintas.

En fin, el Diccionario RAE poco ilustra, al considerar movilidad sólo como "Cualidad de movable".

Entiendo que es simplemente la posibilidad de desplazarse, pues ese cambio de lugar, como con perspicacia recuerda esta Ley, también puede ser hecho a pie³. De algún representante de la Administración hemos oído que la movilidad "sitúa en el centro al ciudadano y sus

necesidades” (*perdón*, a “los ciudadanos y las ciudadanas”⁴). Que cada cual extraiga sus conclusiones.

2. UNA LEY PROGRAMÁTICA, EXTENSA Y HETEROGÉNEA

Como ya anticipa la gigantesca⁵ Exposición de Motivos, se trata de una ley muy amplia, de carácter jurídico administrativo, de alguna manera gran enunciado de los principios rectores y líneas maestras de la futura política de transportes, como lo fueron los arts. 3 a 16 de la Ley 16/1987, de 30 Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) -a la cual hace bastantes remisiones expresas⁶ y varios de cuyos preceptos modifica⁷-, pero en forma mucho más desarrollada, creando numerosos nuevos organismos, instrumentos y documentos destinados a servirla, en varios de ellos previendo sus siglas (DOMOS⁸, EDIM⁹, IPEEM¹⁰, FECMO-FCPJ¹¹ y otras, ahora *como de otro planeta*, pero a las que, si la Ley queda aprobada, tendremos que acostumbrarnos. En mi opinión, crea demasiados organismos para implementar cualquier iniciativa, generando excesiva burocracia; bastaría lo previsto en la LOTT (Comité Nacional, etc.).

Incluye muchas y variadas materias, no tenidas en cuenta (o no suficientemente) cuando se promulgó la LOTT o cualquiera de sus modificaciones: desde luego, la defensa del medio ambiente, la digitalización, la logística y la intermodalidad. Pero también la financiación, el ámbito urbano (que motivó anulación por el Tribunal Constitucional de varios artículos de la LOTT), la circulación, la formación -profesional y de la ciudadanía-, la atención a personas con discapacidad, la transparencia en la gestión -información a la Administración y al público¹²- y hasta incidentalmente los puertos y los aeropuertos.

3. DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE

La protección de la atmósfera es uno de los pilares o leitmotiv de esta Ley, que por tanto alude a ello numerosas veces¹³, bajo diversas expresiones: descarbonización, huella de carbono, dióxido de carbono, gases contaminantes, gases de efecto invernadero, etc. Además, su propio título incorpora el adjetivo “sostenible”, que parece hacer alusión a ello.

El problema es que eso -comprar vehículos no contaminantes (de gas natural, o eléctricos) o adap-

POSIBILIDAD DE QUE ALGUNOS SERVICIOS REGULARES SE VEAN PRIVADOS DE DERECHO DE EXCLUSIVIDAD SOBRE SUS RESPECTIVOS TRÁFICOS

LEY PROGRAMÁTICA, EXTENSA Y HETEROGÉNEA EN MATERIAS, DE ALGUNA MANERA COMPLEMENTARIA DE LA LOTT, QUE PRETENDE MODERNIZAR EL SECTOR

tar los actuales- cuesta mucho dinero, que el transportista no tiene. Aún menos por la falta de ingresos dada la casi paralización de la actividad debida a la pandemia, de la que solo ahora parece que estamos saliendo. Será descomunal el esfuerzo de llenar la carretera de puntos de recarga eléctrico y retrasará mucho los viajes, pues el vehículo eléctrico tiene que parar a tomar energía 5 veces más que el diésel. También habrá que reciclar al personal, acostumbrado al gasóleo. Además, la carretera no es lo que más contamina, sino el avión, no tan *demonizado*. Y sobre todo el coche privado, que incluso presenta la mayor siniestralidad; contra el cual hay que apoyar el transporte público, con precios atractivos y construyendo aparcamientos disuasorios.

En fin, según el art. 37.2 “Las entidades [...] privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de [...] mercancías con origen o destino en el territorio español deberá[n] realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte.”. Ello aún aumentará la carga burocrática para las empresas, ya enorme. Y obviamente, mayores costes.

De todas formas, esta pretensión de protección ambiental subyace en muchas previsiones de esta ley: protección al ferrocarril (supuestamente las locomotoras diésel no contaminan), fomento del uso de la bicicleta (aprovechamiento de nuestra energía muscular), etc.

4. APUESTA POR LA DIGITALIZACIÓN. INCLUIDA LA FUTURA HOJA DE RUTA

La digitalización de la movilidad -el uso de las nuevas tecnologías en general - es otra de las bases de esta ley, según proclama su art. 5.6 y manifiesta muchas otras veces (más de cincuenta)¹⁴.

No cabe duda que con estos nuevos sistemas Administración, empresas y usuarios ganarán en rapidez y seguridad en las operaciones. ¿A quién no gustaría tener en el teléfono móvil una aplicación que ofrezca la más ágil y barata combinación para viajar del punto A al punto B, dentro o fuera de las ciudades? Pero, esos programas cuestan dinero, que alguien tendrá que pagar.

Es decir, igual que hemos señalado respecto a los pretendidos nuevos medios de propulsión, la tecnología digital supone tiempo y dinero, también para adap-



tar los vehículos y reciclar al personal -enseñarle (también al de más edad) a usar estos aparatos, contratar a empleados entendidos en ellos, etc.-: ahora, se ha dicho, casi harán falta más informáticos que mecánicos.

Como referencia concreta al transporte profesional de viajeros, la Disp. transitoria octava, apartado 2, prevé que “La hoja de ruta regulada Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de personas por carretera, será necesariamente digital a partir del 1 de septiembre de 2024.”.

5. EN CIERTOS SERVICIOS REGULARES, POSIBLE FIN DEL DERECHO DE EXCLUSIVIDAD
Nuestro legislador parece haber entendido que la fórmula concesional, con sus innegables bondades -no deja de atender los más pueblecitos de “la España vaciada”-, sin embargo, con su **actual derecho de exclusividad a favor del concesionario, no es la vía única posible**, y quizá innecesaria, en los tráficos más rentables (no solo el Madrid-Barcelona, que siempre se pone como ejemplo, sino casi todos los enlaces entre capitales, y otros), donde la liberalización de servicios -y por ende, de competencia, con sus inherentes mejora de calidad de vehículos, aumento de frecuencia de viajes y disminución de precios, etc.- sólo podría traer ventajas para el usuario. A ello se refiere el art. 50 de este Proyecto, cuando prevé que

“En los servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, de manera motivada, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana [etc.]”. (Subrayados y negritas son míos)

No dice transporte regular “de carácter permanente y uso general”; pero se sobrentiende, por lo que enseguida diremos.

En consecuencia, el art. 72.1 de la LOTT que consagra este derecho, sería modificado por la Disp. final cuarta, apdo. Diez, que en su primer párrafo quedaría así:

“Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.” (Subrayados y negritas son míos)

Llama la atención esta apertura a liberalizar en el Proyecto de ley redactado por un Gobierno socialista (más exactamente, social-comunista) y, por tanto, intervencionista por esencia.

Además, el art. 49.4 establece que

“Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma”.

(Subrayados y negritas son míos)

6. FUTURO MAPA CONCESIONAL

Si se admite la conveniencia de planificar todo lo considerado servicio público, es coherente con ello y parece más acertado fijar un mapa de aquellas concesiones a crear, por necesarias, que estar al albur de que a alguien en algún momento se le ocurra una supuesta demanda a atender. En esa línea, la Disposición transitoria segunda establece:

“1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49. 2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél. En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales.” (Subrayados y negritas son míos).

Faltaría haber concretado los criterios que seguiría el Gobierno para trazar ese mapa: por ejemplo, si tendrá en cuenta las concesiones autonómicas y la coordinación con ellas de las estatales o la existencia de otros modos (y su precio) que ya atiendan el mismo tráfico, etc.

No será fácil pasar de las actuales 80 concesiones a las solo 22 que -según hemos oído- se pretende aprobar, pero quizá este inferior número sea suficiente, sobre todo si se liberalizan otros servicios. Tendremos que confiar en la capacidad de trabajo de nuestras autoridades.

AL AÑO DE VIGENCIA DE ESTA LEY SE APROBARÁ UN MAPA CONCESIONAL CON TODOS LOS TRANSPORTES REGULARES DE ÁMBITO ESTATAL, Y A LOS TRES AÑOS, TODOS ESTARÁN ADJUDICADOS



7. PRÓRROGA DE CONCESIONES CADUCADAS

El Proyecto de Ley en el apdo. 4 de su referida Disp. transitoria segunda¹⁵ prorroga de manera provisional la vida del medio centenar de concesiones cuyo plazo de vigencia ha expirado, sin haber sido convocado nuevo concurso para adjudicar otra nueva. Hay quien valora positivamente esta medida como garantía de seguridad jurídica y de continuidad en la prestación del servicio; por más que ese régimen provisional sea incompleto: falta prever cómo la concesión se modifica, etc. Hay quien por el contrario la considera *una chapuza*, por cuanto “resucitar” un derecho extinguido jurídicamente no es posible (iría contra la LOTT, la Ley de Contratos del Sector Público y el Reglamento UE 1370).

8. NUEVA MODALIDAD DE TRANSPORTE: “A LA DEMANDA”

En realidad, nuevo a nivel estatal -no previsto en la LOTT-, pues la mayoría de Comunidades Autónomas ya los incluyen en su legislación¹⁶ y aplican, lo que ha servido de amplia experiencia. Se trata de extender al autocar lo que siempre ha sido la regla en vehículos de turismo (taxis y VTC). Los define el art. 2.1,q) como:

“aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.”

Obedece al criterio de no desperdiciar los medios disponibles -evitar viajes de autocares vacíos o con demasiadas plazas libres-, permitiendo a las Administración ajustar la prestación de servicio en zonas con bajas necesidades de movilidad (entendiendo, por escasa población).

También se refiere a estos servicios el art. 4.4 y el Anexo I, apartado 2; y su adopción lleva a modificar el art. 64.1 de la LOTT para incluirlos, junto a regulares y discrecionales (Disposición final cuarta, apartado Siete); pero limitándose a copiar dicha definición, por lo que sería necesario todo un desarrollo, en una ley en la otra (no dejar al ROTT algo tan importante).

9. ENSAYOS SIN RIESGO PARA POSIBLE REGULACIÓN FUTURA

Por último, la proyectada Ley sienta las bases para regular futuras formas de movilidad. Así, para el ensayo de nuevas tecnologías y nuevos instrumentos financieros, aplicables a la movilidad -de viajeros y mercancías-, crea un llamado “espacio controlado de pruebas” -en término anglosajón, *sandbox*-¹⁷, donde bajo un estricto protocolo de seguridad que evite riesgos (como los problemas sufridos con las VTC) puedan hacerse experimentos con drones, vehículos automatizados en vías públicas, etc., que después una Comisión de Expertos evalúe.



POSIBILIDAD DE ESTABLECER SERVICIOS “A LA DEMANDA” PARA EVITAR VIAJES DE AUTOCARES VACÍOS O CASI VACÍOS EN ZONAS CON BAJA NECESIDAD DE TRANSPORTE

¹ Publica su texto en el Boletín Oficial de las Cortes Generales nº 136-1, de 27 Enero 2023.

² En 9 Febrero 2023.

³ Art. 29.1 y art. 30.3,b).

⁴ Sic, Exposición de motivos, apartados I, II, IV, VI, X y XIII; art. 1.1 y 2; art. 2.1,i; art. 4.1 y 3; art. 5.2, 3 y 10; art. 14.6; art. 17.2,c; art. 31,a; art. 41.1; art. 49.6; art. 82,e).

⁵ Casi la cuarta parte en extensión de toda la Ley.

⁶ Exposición de Motivos IV, VI y XII; art. 2.1,t); art. 8.1; art. 49.1; Disps. transitoria segunda, adicional tercera y final cuarta.

⁷ Su Disp. final cuarta modifica varios preceptos de la LOTT: arts. 9-11, 36, 42.2, 62, 64, 70.1, 71, 72 y 133.

⁸ “Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible”, marco esencial de orientaciones para la planificación por todas las Administraciones Públicas: arts. 7,a), 16 y otros. Se complementa con las directrices metodológicas y las guías de buenas prácticas, respectivamente regulados en los arts. 17 y 20. El primer DOMOS será aprobado a los 18 de entrar en vigor esta ley (Disp. adicional cuarta).

⁹ “Espacio de Datos Integrado de Movilidad”, regulado sobre todo en el art. 14, como instrumento digital para la disposición por las Administraciones y la ciudadanía, de información relativa a la movilidad.

¹⁰ Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad: art. 23.

¹¹ Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, que definen los destinos a los que se pueden dirigir las subvenciones, que son: costes operativos directamente relacionados con la prestación del servicio, y proyectos de inversión para determinados servicios: arts. 56-62, y Disp. transitoria séptima.

¹² EDIM y página web del Ministerio: art. 100.

¹³ Exposición de Motivos, apartados I, II, V y VII; art. 1.1, art. 2.1, m); art. 5.4; art. 23.4; art. 27.3, párrafo segundo; art. 29.1; art. 35.4; art. 36.1, 3 y 5, párrafo segundo; art. 37; art. 38.1, 2 y 3; art. 39.1; art. 52.3; art. 53.2; art. 58.1,c); art. 59.5,d); Disp. adicionales quinta y sexta; y otros.

¹⁴ Exposición de Motivos I, II, III, IV, VII, IX, XI, XVI; art. 1.2; art. 2.1,b); art. 4.3; art. 14.1 y 5; art. 20.2,e); art. 22.5; art. 34.2; art. 40.1; art. 52.4; art. 58.1,b); art. 82,c); art. 86.1-3; art. 87.1-3; art. 88, párrafo segundo; art. 98.1; art. 104.1,d) y 2,b); art. 105.4; Disp. final octava.

¹⁵ También, Exposición de Motivos, VI.

¹⁶ Asturias: Ley 12/2018, de 23 Noviembre (art. 66); Baleares: Ley 4/2014, de 20 Junio (art. 29); Canarias: Ley 13/2007, de 17 Mayo (arts. 67-68); Cantabria: Ley 1/2014, de 17 Noviembre (arts. 27-29); Castilla-La Mancha: Ley 14/2005, de 29 Diciembre (arts. 30-32); Castilla y León: Ley 9/2018, de 20 Diciembre (arts. 31-32); Extremadura: Ley 5/2009, de 25 Noviembre (art. 3); Murcia: Ley 10/2015, de 24 Marzo (art. 19); Rioja: Ley 8/2006, de 18 Octubre (arts. 48-50); Valencia: Ley 6/2011, de 1 Abril (art. 41 bis).

¹⁷ Exposición de Motivos, apdo IX; arts. 63-81 y art. 84.



FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO.
ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES
abogados@sanchez-gamborino.com



ZBE, ¿AMENAZA U OPORTUNIDAD?

ANFAC PIDE QUE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES SIGAN CRITERIOS HOMOGÉNEOS

MÁS DE 400 MUNICIPIOS ESPAÑOLES ESTÁN OBLIGADOS A DESARROLLAR SU ZBE. HAY GUÍAS CON RECOMENDACIONES PARA SU PUESTA EN MARCHA, PERO NO UNAS DIRECTRICES COMUNES OBLIGATORIAS, LO QUE COMPLICARÍA LA MOVILIDAD ENTRE DIFERENTES LOCALIDADES

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, aprobada por el Gobierno recoge la creación de Zonas de Bajas Emisiones en todos aquellos municipios españoles de más de 50.000 habitantes (149) y en los que superan los 20.000 habitantes (otros 268) cuando haya episodios de alta contaminación. Esto implica la prohibición de entrada a esas ZBE a los vehículos sin etiqueta medioambiental de la DGT, los vehículos más antiguos y contaminantes. La norma entró en vigor el 1 de enero de 2023, pero se han pedido prórrogas desde la FEMP por la dificultad de su aplicación. Antes de que llegue 2024, deberían estar en marcha.

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ha presentado su propuesta para las Zonas de Bajas Emisiones. Por un lado, pretende homogenizarlas y por otra, tomarlas como una oportunidad para renovar de paso un parque de vehículos muy envejecido, lo que ayudaría a mejorar la calidad del aire y la seguridad vial.

Se basa en un modelo de movilidad multimodal y sostenible, que permita la eficiencia de todas las soluciones de transporte, incluyendo al vehículo privado, apostando por la renovación del parque de nuestro

país y un mayor despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público. Una cuestión fundamental es que haya homogeneidad entre las diferentes ZBE, para que los ciudadanos tengan más o menos las mismas reglas que cumplir cuando se desplacen de un núcleo urbano a otro.

MEDIDAS QUE PROPONE ANFAC

La asociación propone que las flotas municipales, tanto de transporte público, como vehículos oficiales, taxis y VTC, tengan etiqueta Cero y Eco, así como también incentivar la movilidad compartida pero con vehículos de etiqueta Cero. En cuanto al reparto de última milla, se proponen horarios de carga y descarga en función del etiquetado e incentivar fiscalmente a las empresas que renueven con flota de bajas y cero emisiones. Para ello las ZBE deben desarrollar un mapa de infraestructuras de recarga pública para vehículos electrificados ligeros y pesados, así como el uso de bonificaciones en tasas o impuestos municipales para favorecer a estos vehículos.

El director general de ANFAC, José López-Tafall, afirmaba que la falta de armonización de las ZBE "puede ser un desastre" y que el modelo de movilidad debe ser inclusivo y que el ciudadano, libremente, "pueda elegir el modo sostenible" para desplazarse. "No debe usarse las ZBE como una política anti vehículos, sino como una oportunidad para diseñar el modelo de movilidad sostenible que queremos como país y avanzar en la descarbonización, objetivos que si avanzan es gracias a los esfuerzos que hacemos los fabricantes." Indicaba que ir contra los coches no es realista ni para las necesidades de los ciudadanos ni de la propia industria española, segundo fabricante de vehículos en Europa.

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

Año 28. #291.
Suplemento Abril 2023
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



TEKAYDINLAR ÍCARO

MICROBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA





ASÍ ES EL NUEVO TEKAYDINLAR ÍCARO

UN MICROBÚS AMPLIO, CÓMODO, SEGURO Y QUE OFRECE BAJO COSTE OPERATIVO



Gran capacidad del maletero:
4 m³.



EL TEKAYDINLAR SPRINTER ÍCARO ES UN VEHÍCULO IDEAL PARA TRANSPORTE DISCRECIONAL, ESPECIALMENTE PARA GRUPOS REDUCIDOS CON NECESIDAD DE UN BUEN MALETERO

Esta carrocería ha sido diseñada para disfrutar del viaje. Mide 8,096 metros de longitud, mientras que su altura alcanza los 3,10 y su anchura los 2,380 metros. Entre sus especificaciones, cabe destacar que tiene una distribución hasta 27+1 +1 con opciones que incluyen plataforma elevadora y hasta 4 sillas de ruedas. Su maletero tiene un volumen de 4 m³ para las maletas.

ALTO NIVEL DE EQUIPAMIENTO

Además, dispone de un gran espacio interior, con un alto nivel de equipamiento para satisfacer todas las necesidades de confort y seguridad. En su equipamiento incluye doble luna panorámica tintada original Mercedes-Benz, puerta de servicio eléctrica, portón trasero, tapacubos, gran bodega tapizada y bodegas laterales.

En su interior, con pasillo completo y suelo de imitación madera, podemos encontrar butacas desplazables con cinturones de 3 puntos, mesita tipo avión, revisteros, apoyapiés, luces de lectura y salida de A/A individual, asidero en la puerta de servicio, iluminación Led, insonorización y aislamiento térmico, portaequipajes, cortinas, botiquín y extintor, cámaras, avisador acústico y carteles escolares. El puesto de conducción cuenta con butaca regulable tapizada a juego, Front Box (aire acondicionado cabina) original Mercedes-Benz, toma de USB y cortina. En cuanto a climatización se instala aire acondicionado Webasto, convector en ambos lados y aislamiento térmico y acústico. El equipo multimedia consta de altavoces, radio con bluetooth doble DIN, Monitor + DVD, tomas USB y micrófono.

CON EL MAYOR CONFORT Y SEGURIDAD

Su motor cumple con la normativa Euro 6 con potencia de 190 CV. Equipa caja automática, freno eléctrico Telma y suspensión neumática trasera. También cuenta con faros LED, control de crucero, ABS y ESP. Y todo ello, pensando siempre en ofrecer al operador el menor coste operativo.



Su capacidad es de 27+C+G y permite (hasta 4 sillas de ruedas)



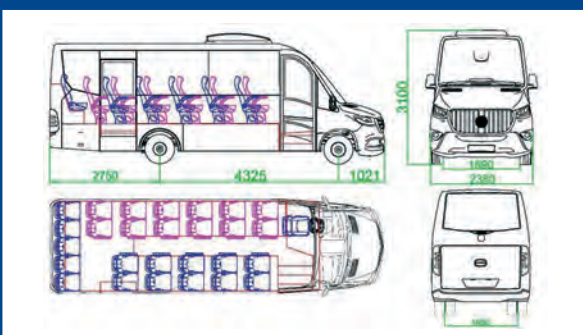
**DISPONE DE UN GRAN ESPACIO INTERIOR,
CON UN ALTO NIVEL DE EQUIPAMIENTO
PARA SATISFACER TODAS LAS NECESIDADES
DE CONFORT Y SEGURIDAD**



FICHA TÉCNICA

Chasis Mercedes-Benz Sprinter
 Motor: Euro 6
 Potencia: 190 CV
 Caja: automática
 Freno eléctrico Telma
 Suspensión delantera
 Equipa: Faros LED, ABS, ESP, Control de crucero

Carrocería: Tekaydinlar Ícaro
 Longitud: 8,096 metros
 Altura: 3,10 metros
 Anchura: 2,380 metros
 Configuración: 27+C+G (hasta 4 sillas de ruedas)
 Maletero: 4 m³





Modelo Tekaydinlar ZACOR.

LANZÓ SU PRODUCTO EN NUESTRO PAÍS EN PLENA PANDEMIA Y FIAA 2022 SUPUSO SU PLATAFORMA DE LANZAMIENTO REAL. SU PRIMER HITO: HA GANADO EL PREMIO MICROBÚS DEL AÑO 2023 CON SU MODELO ÍCARO

Tekaydinlar carroza microbuses sobre Mercedes-Benz Sprinter, tanto chasis como furgones. Carroceros Tekaydinlar Automotive y Minibus Design fue fundada por Mr. Sami Tasocak en 1996. Sin embargo, contaba con la experiencia previa de más de 30 años en el sector. Fue en el año 2013 cuando la segunda generación de la familia Tasocak, gracias a su nueva visión y a sus ideas, hizo crecer la compañía en un 100 % anual. Gracias al éxito obtenido con la colaboración de sus socios, en 2016 la fábrica fue movida por segunda vez a un área de 6.000 m² (4000 m² de producción), donde todos los vehículos cumplen con las normativas y estándares europeos.

UN DISTRIBUIDOR CON UNA RED POTENTE

Tekaydinlar ha elegido como distribuidor en el mercado español a Gbister Ibérica S.L..

CINCO MODELOS EN EL MERCADO ESPAÑOL

De momento, Gbister distribuye en España y Portugal cinco modelos de Tekaydinlar: el nuevo Ícaro, Panelvan, Zacor, Traveller y Citybus (con piso bajo central y con piso bajo trasero). Todos son carrozados sobre la nueva Sprinter 519 de Mercedes-Benz.

En 2022, entregó en España 13 unidades y espera alcanzar las 30 este año.

CALIDAD Y EXCELENTE ATENCIÓN POSTVENTA

Antonio Bautista González, administrador de Gbister Ibérica, afirma: “No llevamos mucho tiempo comercializando en España nuestros productos, ya que empezamos a finales de 2019, y en este poco tiempo que llevamos ya hemos experimentado casi de todo... Una pandemia, una crisis de componentes, una inflación que jamás habría imaginado que vería... pero aquí estamos, trabajando en mejorar nuestra gama y atender a nuestros clientes, y tratando cada día de hacer todo un poco mejor”. En cuanto a las ventas para este año indica: “No somos muy ambiciosos en esto, 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.”





Autores Ferrín Costa ya tiene su Tekaydinlar Icaro

YA HAN COMENZADO LAS ENTREGAS DEL ÍCARO

GBISTER YA ENTREGÓ CON ÉXITO OTROS MODELOS DE TEKAYDINAR EN ESPAÑA

EL PRIMER MODELO VENDIDO POR TEKAYDINLAR EN NUESTRO PAÍS FUE EL ZACOR. FUE ADQUIRIDO POR SERVEIS, S.L. DESDE ENTONCES SE HAN VENDIDO MUCHOS DE SUS MODELOS



La empresa Gómez también ha apostado por el Icaro.

TEKAYDINLAR HA TENIDO GRAN ACEPTACIÓN EN NUESTRO MERCADO



AUTOCARES DÍAZ



ANPIAN



JOAQUÍN GÓMEZ E HIJOS



TUI



AUTOCARES MEIRÑO



LUCITUR



PARDILLA BUS



RAMOS BUS



TEKAYDINLAR İCARO

MICROBÚS DEL AÑO EN ESPAÑA 2023

El Presidente de AE-TRAM, David del Olmo, hizo entrega de este premio. Recogió el trofeo Antonio Bautista González, administrador de Gbister Ibérica.



JURADO DEL MICROBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

ADAPTRANS BUS - Jaime Luis Sastre
 ALSA - Víctor Manuel López
 ANPIAN - Pilar Piña
 ARACIL BUS - Luis Aracil
 ARRIVA SPAIN - Carlos Crespo
 ASCABUS - Francisco Javier Vargas
 AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA - Justo López Marqués
 AUTOCARES ADROVER - Damián Adrover
 AUTOCARES CABRANES - Fernando Álvarez
 AUTOCARES CANALS - Alberto Canals Suñer
 AUTOCARES DIPESA - Emilio Díaz Planells
 AUTOCARES DONATO - Gregorio Francisco García García
 AUTOCARES IGLESIAS - Yolanda Iglesias
 AUTOCARES LACT - Antonio Fuentes Cano
 AUTOCARES LAZARA - Luis Lazara
 AUTOCARES LEVANTE - Onofre Pascual
 AUTOCARES NIKA - Josep Maria Miquel Petisco
 AUTOCARES SAIZ GARRIDO - Juan Andrés Saiz Garrido

AUTOCARES SECO RODRIGUEZ - Emilio Seco
 AUTOCARES SIGUERO - Sergio Arribas Moreno
 AUTOCARES YUSTE - Juan José Yuste
 AUTOS GAL 1985 - Cristóbal Valdés
 AUTOS GONZALEZ - Fidel Martínez González
 AVANT GRUP - Rafael Zarza
 BUS DEÓBRIGA - Jorge López
 CUADRABUS - José Luis Cuadra Roqueñi
 GRUPO MONBUS - Juan Antonio Montoya
 HERMANOS MONTOYA - José Luis Conde
 HERMASA - Javier Martinez
 HISPABUS - Carolina Sánchez Fernández
 IBIZATOURS & ISLANDBUS - Antonio Cortés
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 MEDINA TRAVEL BUS - Francisco Medina García de Veas
 MICROBUSES GRANDOURE - Carlos Grandoso

NIZATOUR - José A. Sáiz y Sáiz
 NORBUS - Xema Camps
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 ROIG BUS - Rafael Roig
 ROSABUS - Anselmo Rosa
 RUBIOCAR - Ana María Valladolid
 SAGALÉS - Ramón Sagalés Orteu
 TORRES BUS - Angel Torres Mora
 TRANSHIERRO - Ángel L. Lima
 ULTRABUS - José Ripoll Aycart
 YOLCAR - Carlos Sánchez Muñoz

Secretario General del Jurado - Luis Gómez-Llorente (EDITEC)







Sprinter ÍCARO

 8,096 metros

 27+C+G


 Mercedes-Benz AG (190 cv)

 Capacidad de maletero: 4 m³

 Hasta 4 sillas de ruedas

 Freno eléctrico TELMA

 Caja de cambio automática

 Suspensión neumática trasera

Concebido para disfrutar del viaje

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+C+G, opcionales 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 metros 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





EL AUTOBÚS ES EL PRINCIPAL EJE DE LA 'INDUSTRIA DE LA FELICIDAD', EL TURISMO

II SUMMIT DE CONFEBUS

ESA FUE UNA DE LAS IDEAS LANZADAS DENTRO DEL SUMMIT CONFEBUS 2023, QUE SE CELEBRÓ EL 19 DE ABRIL EN PALMA DE MALLORCA, REFERENTE INTERNACIONAL DEL TURISMO

Tras varios años y una pandemia desde su primera Cumbre sectorial, en 2019, CONFEBUS ha organizado la segunda edición de este Summit. La inauguración de la jornada corrió a cargo de la presidenta del Govern de las Illes Balears, Francina Armengol, que comenzó dando las gracias al sector por haber arriado el hombro en los tiempos más complicados de la pandemia. "Sin vosotros, las cosas habrían sido mucho peor", dijo. Afirmó que el sector del autobús es importante, pero en las islas "infinitamente más." Por ello, desde su equipo de gobierno se ha apostado por la colaboración público-privada y se ha diseñado una hoja de ruta para hacer del transporte en autobús de Baleares un sector totalmente sostenible y de futuro. Tras las últimas licitaciones, todas las líneas de autobuses de Mallorca tendrán vehículos con propulsión eléctrica o de gas. Y en lo que se refiere al transporte discrecional, se va a permitir que los operadores puedan vender plaza a plaza los asien-



tos de los autocares para poder dinamizar el negocio. Y es que se espera una temporada turística fantástica. Quiso también agradecer todo el apoyo recibido desde el Gobierno de España y añadió que esas ayudas "nosotros las hemos gestionado bien."



Rafael Roig, presidente de la Federación Empresarial Balear de Transportes, comenzó su intervención señalando que el sector "ha superado grandes desafíos y ha demostrado su capacidad para adaptarse y evolucionar" y que ahora tiene que seguir haciéndolo con la misma valentía y enfrentarse a otros nuevos como la formación, la innovación y la sostenibilidad. Pero el principal reto será buscar una solución a la falta de conductores profesionales. La lucha del sector para afrontar la pandemia "supuso un esfuerzo económico y personal, el cual pudo ser afrontado gracias a las ayudas públicas, que permitieron la recuperación del sector. Particularmente, aquí en Baleares, las ayudas concedidas por el Gobierno Estatal y Autonómico, fueron vitales". No quiso perder la oportunidad de solicitar que se incluyan en las ayudas para la renovación de flotas a los autocares diesel de última generación hasta que haya una oferta real de vehículos con energías alternativas.



El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, recordó que el número de empresas del sector se ha visto reducido en más de 300 tras las dificultades vividas estos últimos años. Sin embargo, se

espera que 2023 sea un buen ejercicio para el turismo y eso, sin duda, beneficiará al discrecional en especial. En lo que se refiere a los nuevos desafíos, destacó la sostenibilidad y descarbonización como “uno de los mayores retos como industria porque supone grandes cambios, no sólo la compra de vehículos”. Hizo alusión a las modificaciones necesarias para usar las nuevas propulsiones, desde las infraestructuras de las empresas, la formación del personal, especialmente en mantenimiento, o el modelo de gestión. Destacó en su discurso la importancia de la colaboración público-privada que se ha demostrado que funciona. Y, en especial, hizo hincapié en el papel estratégico del autobús para el turismo, ya que “es un eslabón clave” en la primera industria de este país.



Francesc Dalmau, teniente de alcalde de Movilidad Sostenible del Ajuntament de Palma, habló sobre la estrategia de las “tres R” seguida en la EMT de Palma: remodelación de la red (para

llegar a más barrios y tener mejores frecuencias), revolución digital y renovación de la flota. En cuanto a las compras de nuevos vehículos iniciada en 2019 con la apuesta por los vehículos de GNC de 12, 15 y 18 metros de las marcas Scania, Iveco y MAN, hay que añadir ahora, tras la pandemia 44 autobuses más de Scania de 18 metros. Era necesario ir hacia los vehículos de alta capacidad porque “la EMT de Palma es una de las que más pasajeros recuperó en todo el país”. Y atribuyó parte del éxito a las mejoras de la propia empresa y parte a la gratuidad del transporte público gracias a las ayudas aprobadas por el Gobierno de España. En su flota renovada hay además 12 autobuses eléctricos puros de baterías y 5 con propulsión de hidrógeno.



El secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), David Lucas, comenzó diciendo que “el transporte,

público principalmente, pero también privado, permite acceder al trabajo, al ocio...” y que el transporte colectivo es una herramienta que garantiza esa vida plena. Añadió que el nuestro “es uno de los sistemas de transporte público más

HAN PARTICIPADO MÁS DE 200 PROFESIONALES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

punteros de Europa” y por eso, hay que seguir reforzando la colaboración público-privada. “Ustedes son muy necesarios. Siempre han estado ahí, incluso en los peores momentos,” afirmó. Habló de trabajar de manera conjunta, como “aliados” para seguir representando a más del 60% de los viajes que se hacen en nuestro país y seguir siendo un referente de calidad.

LA GRAN IMPORTANCIA DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

Alberto Dorrego, socio del Departamento de Derecho Público en Eversheds Sutherland, y Cándido Pérez, socio responsable de Infraestructuras, Transporte, Gobierno y Sanidad en KPMG España, hablaron sobre la colaboración público-privada en el sector del autobús. Entre las principales ideas lanzadas, podemos destacar la importancia de que el precio del servicio no sea el principal motivo para elegir un nuevo concesionario, sino la calidad. Hay que huir del “efecto subasta”. Otro punto fundamental es poder incluir la revisión de contratos cuando hay subidas elevadas de los costes. Pérez segura además que está demostrado que la colaboración público-privada en todos los sectores suele mejorar el servicio prestado. Y por su parte, Dorrego reitera que el sistema concesional de autobús español es un éxito y que se deberían abrir nuevos mercados con este modelo en el segmento urbano.

LA CONTRATACIÓN PÚBLICA ES ESTRATÉGICA

Jaume Mateu, director general de Movilidad y Transporte Terrestre de las Illes Balears, habló sobre las licitaciones llevadas a cabo en Mallorca cuyo modelo de contratación ha premiado más la sostenibilidad que el precio, apostando por aquellas empresas que impulsaban la descarbonización. De los 220 nuevos autobuses de la flota, el 90% son de gas y el resto eléctricos.

Juan Ortiz, director gerente del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, también se refirió al proceso que está viviendo en Aragón y recordó que era la primera vez que se hacía una licitación en la región. Siendo crítico, afirmaba que, normal-



EL II CONFEBUS SUMMIT LLEVÓ POR LEMA #BUSCANDOELFUTURO

mente, la Administración “conjuga mejor el verbo contratar que el verbo colaborar”.

Luis Miguel Martínez, gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, también coincidió en que era la primera vez que se iban a ver licitar las líneas en la Comunidad Autónoma de Madrid después de 35 años que llevaba trabajando en el sector. Elogió la colaboración público-privada de Madrid, no sólo de las flotas, sino también de la gestión de los intercambiadores. Asegura que hay que “adaptarse a las nuevas pautas de movilidad” porque ha habido muchos cambios estos años, como el teletrabajo o los nuevos modos aparecidos. Sin duda, también hay en la región una fuerte apuesta por la descarbonización y por eso se hacen pruebas con vehículos eléctricos, de hidrógeno y biometano.

Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del MITMA, aseguró que el nivel de colaboración e interlocución del ministerio y el sector son muy buenas. Y dejó claro que hay constancia de la dificultad de la descarbonización para las empresas que hacen largo recorrido porque falta una oferta real de modelos en el mercado.

EL AUTOBÚS Y LA IMPARABLE INDUSTRIA DEL TURISMO
Inmaculada Benito, secretaria del Consejo de Turismo de CEOE, moderó la mesa sobre turismo. Juan Molas, presidente de la Mesa del Turismo, manifestó que “hay que controlar el exceso de triunfalismo” porque aunque los datos auguran una temporada muy buena, el problema llegará en pocos meses cuando veamos que no hay con-



ductores profesionales para cubrir los servicios. Pronosticó que, ya a mediados de junio, “comenzará la tensión”. También quiso poner en valor la importancia que tiene el sector del autobús, que mueve más de 220 millones de pasajeros al año.

Andreu Serra, conseller de Transició, Turisme y Deportes del Consell de Mallorca, se refirió al turismo como “la industria de la felicidad” porque se garantizan las vacaciones y el ocio de las personas. Recordó que “hemos trabajado todos mucho para llegar a este escenario y ahora debemos ser capaces de gestionarlo”. Para que se pueda dar estabilidad al sector, asegura que hay que eliminar la estacionalidad del turismo, trabajar en una oferta que alargue casi todo el año la llegada de todo tipo de turistas.

Carlos Garrido, presidente de CEAV, reconoció que “el transporte y el turismo son indispensables mutuamente”. Alertó sobre la subida de precios que aunque no ha frenado la llegada de visitantes, sí ha mermado los días de estancia y los beneficios para el sector. “Las agencias deben crear nuevas experiencias para conseguir subir la estancia media.” Y, en esa creatividad, el autocar estará presente porque, según indicó, “el autobús interviene en casi todos los viajes de las agencias.”

Ian Livesey, head of Balearics, Mainland Spain, Andorra, Lapland & Iceland at TUI, afirmó que “el cliente ha cambiado” y también sus hábitos (reservan cada vez más tarde y menos días). “Los clientes pagan más por sus vacaciones, porque han subido los precios. Por eso, también esperan más a cambio”, decía. Los países de nuestro entorno siempre presionan para llevarse parte de nuestro turismo y, por eso, “tenemos que prepararnos, trabajar en la calidad, el servicio y la fidelización”. Sobre su empresa, dijo que era un touroperador con autobuses propios, pero no un transportista. Para ellos es fundamental tener buenos conductores profesionales porque son la primera persona y la última que ven sus clientes.



EL MARCO EUROPEO. FIT FOR 55

Stasa Mrdovic, IRU Manager - Passenger Transport, y Jaime Rodríguez, director de CONFEBUS, mantuvieron una charla informativa sobre el paquete de medidas Fit for 55 de la UE y que será determinante para el transporte en autobús, tanto por las exigencias que trae como las modificaciones legales. El objetivo final es reducir las emisiones de CO₂ en un 55% para 2030 en el camino a la total descarbonización en el año 2050. Entre otras cuestiones hablaron sobre el mercado de emisiones en que tendrán que participar las empresas que emiten CO₂ y que deberán adquirir derechos de emisión, lo que va a aplicarse, por ejemplo, a las compañías proveedoras de combustible y que, finalmente, encajeará el repostaje para los transportistas. Por otro lado, desde la IRU se pretende promover la neutralidad tecnológica en ese camino hacia la descarbonización final, teniendo en cuenta otras opciones en las ayudas para incentivar las compras de vehículos menos contaminantes, sin dejar fuera propulsiones neutras en carbono aunque no tengan que ver con la electromovilidad.

EL MARCO NORMATIVO ESPAÑOL. LA FUTURA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La Ley de Movilidad Sostenible ha recibido más de 900 enmiendas. Andrés Lorite, Grupo Parlamentario Popular, comenzó criticando la caída de la segunda parte del nombre de la Ley, que en un principio incorporaba la financiación. En principio, tiene una visión positiva de la ley porque es la primera Ley de Movilidad que tiene España y recoge el Derecho a la Movilidad y un Sistema Nacional de Movilidad coordinador, sin embargo, encuentra que este ente es "enrevesado en cuanto a su composición". También ve muy positiva la creación del Sambox de innovación en el transporte.

Ignacio López, Grupo Parlamentario Socialista, afirmó, que esta ley "va a tener más repercusión de la que pensamos". En cuanto a las críticas sobre la falta de claridad en el tema de la financiación, indicó que hay un capítulo dedicado a esta cuestión. Destacó la importancia que se le da, primero, a la movilidad activa y, segundo, al transporte público y ganar cuota de pasajeros. También indicó que se incluye el Urbanismo como clave para el desarrollo de las infraestructuras y de la red de movilidad. "Poco se consigue tocando solamente el transporte."

Ferrán Bel, Grupo Parlamentario Plural, dijo que ellos habían hecho 150 enmiendas y pidió una ley con más concreción. En financiación, concretamente, "parece todo muy genérico, no hay compromiso alguno", advirtió. "Esta ley, si no va acompañada de financiación, no va a servir para nada y puede crear incluso algunos problemas."



GRAN APOYO INSTITUCIONAL AL SUMMIT CONFEBUS 2023

Tras todas las intervenciones de la jornada, en la que habían participado activamente, todos los niveles de la Administración Pública, desde el Mitma, el Gobierno Regional y el Ayuntamiento de Palma, entre otros, el broche final lo puso **Catalina Cladera, presidenta del Consell de Mallorca**, quien entre otras cuestiones, habló de los nuevos 5 autobuses incorporados en la flota de la EMT de Palma y de la Hidrogenera de que ya está en marcha y que "es la primera de España que produce hidrógeno verde". Explicó todos los proyectos que se están desarrollando para mejorar la movilidad en Mallorca, como el tranvía al Aeropuerto, las vías multimodales y las carreteras fotovoltaicas, entre otros temas. Por supuesto, destacó la gran importancia que el sector del autobús tiene para la Isla.



Si algo ha quedado patente en este encuentro es que el autobús no sólo es, sino que seguirá siendo un pilar fundamental para la movilidad de nuestro país y para la principal industria de España: el turismo. Sin el autobús, no habrá transporte sostenible ni se podrá garantizar el derecho a la movilidad.

CONCLUSIONES

1. EL AUTOBÚS GARANTIZA EL DERECHO A LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS.
2. LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN MOVILIDAD, PRECISA DE UN MARCO JURÍDICO QUE GARANTICE LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL, PERO TAMBIÉN ECONÓMICA.
3. SIN TRANSPORTE EN AUTOBÚS, NO HAY TURISMO.
4. LA SOSTENIBILIDAD NO ES UNA OPCIÓN, ES UNA OBLIGACIÓN.
5. LA LEY DE MOVILIDAD ES UNA OPORTUNIDAD PARA IMPULSAR UN TRANSPORTE EN AUTOBÚS COMO SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL.



ALSA CELEBRA SU CENTENARIO

HA EDITADO UN LIBRO QUE REPASA SUS PRIMEROS CIENTOS DE AÑOS DE HISTORIA

EL 20 DE ABRIL DE 1923 ES LA FECHA EN LA QUE SE CONSTITUYÓ LA SOCIEDAD AUTOMÓVILES LUARCA S.A. EN LA VILLA ASTURIANA DE LUARCA HACE CIENTOS DE AÑOS

Para celebrarlo, la compañía ha programado para este año 2023 un completo programa de actividades conmemorativas, que se iniciaron en la pasada edición de Fitur y han continuado con actos en Granada, Madrid y, próximamente, en Asturias y otras ciudades, entre los que se incluye la exposición de diversos vehículos históricos de la compañía que han sido restaurados con ocasión de este centenario.

LIBRO CONMEMORATIVO

Con este motivo también ha editado un libro conmemorativo en el que, bajo el título "Desde 1923, hasta donde tú quieras", recorre la historia de la compañía a lo largo de estos cien años, que discurren paralelos a la historia del sector del transporte de viajeros por carretera en nuestro país. El libro también incluye una reflexión colectiva sobre el futuro de la movilidad, que ha contado con la colaboración de distintos expertos externos e internos.

A largo de sus casi 300 páginas, sus autores –el catedrático de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Oviedo, Joaquín Ocampo, y el periodista Rodrigo Cepeda– hacen un pormenorizado repaso de la historia de Alsa desde su creación por parte de un grupo de empresarios locales de Luarca, con un capital social de 700.000 pesetas.

EL CRECIMIENTO DE ALSA

A partir de su constitución en 1923, Automóviles Luarca se fue convirtiendo en la empresa de referencia en el transporte de viajeros en Asturias, a base de la adquisición de otras pequeñas empresas del sector. Pese a las enormes dificultades soportadas por la guerra civil y la postguerra, la compañía continuó su senda de crecimiento, que tuvo un hito decisivo en 1960, cuando la Empresa Cosmen se fusionó con Alsa, y José Cosmen Adelaida se incorporó a la dirección de la compañía.



DE ASTURIAS A CHINA

A partir de entonces y en las siguientes décadas, la empresa emprendió una constante expansión tanto nacional como internacional. De hecho, en 1964 comienza el servicio regular entre Asturias y Madrid, y un año más tarde, se inicia el primer servicio internacional entre Oviedo, París y Bruselas, propiciado, en buena medida, por la emigración española.

Los 70 y 80 son claves en la expansión de Alsa, que consolida su red de líneas por diferentes puntos de España y se implanta en diversas comunidades autónomas. Los siguientes años abren una etapa de crecimiento sostenido que convertirían a Alsa en la mayor empresa del sector en España, junto a una fuerte expansión internacional, entre la que destaca su llegada a China en 1984, convirtiéndose en la primera empresa extranjera autorizada a operar en el sector. En los 90, Alsa impulsa su crecimiento en España mediante la obtención de nuevos contratos en concursos y adquisiciones, como las de la empresa cántabra Turytrans y la leonesa Fernández, entre otras, hasta que en 1999 adquiere la empresa pública Enatcar, consolidando su liderazgo a nivel nacional. Ese mismo año inicia sus operaciones en Marruecos, donde hoy es la primera empresa de transporte urbano del país.

En 2005 Alsa se integra en el Grupo National Express, operador multimodal con presencia en Reino Unido, Estados Unidos y Canadá, y en 2008 adquiere Continental Auto, operación que confirmaría su liderazgo nacional.

EMPRESA GLOBAL DE MOVILIDAD

La pequeña empresa de autobuses nacida hace 100 años en Luarca se ha convertido hoy en una empresa global, ofreciendo servicios de movilidad, sostenible, multimodal y conectada en España y, fuera de nuestras fronteras, en Marruecos, Portugal, Suiza y Francia.

Para Jorge Cosmen, presidente de Alsa, la celebración de este centenario “nos sirve para recordar con orgullo nuestro pasado, pero también para reflexionar sobre cómo afrontar los retos que nos esperan en el futuro. Nuestra historia está llena de personas que, gracias a su extraordinaria contribución, han conseguido convertir a Alsa en la compañía de referencia en el ámbito de movilidad que es hoy en día. Por eso quiero agradecer el trabajo y esfuerzo ejemplar



Jorge Cosmen, Presidente de Alsa, se dirige a los asistentes del evento de celebración por el 100 aniversario de la compañía.

a todos quienes nos han precedido, sin el cual hubiera sido imposible llegar a celebrar este aniversario. También quiero agradecer a nuestros clientes, que están en el centro de nuestra empresa, la confianza que nos otorgan año tras año a la hora de realizar sus desplazamientos. Estoy seguro que este primer centenario nos servirá de inspiración para hacer frente a los retos que nos esperan en el campo de la movilidad, la sostenibilidad y la defensa de nuestro entorno”.

También quiso reconocer el trabajo de los conductores y conductoras de la empresa porque ellos son, dijo, “nuestra imagen ante nuestros clientes y el verdadero corazón de la empresa”. Y tuvo palabras en recuerdo de su padre, José Cosmen, que “junto con un equipo de personas increíbles, sentó las bases y valores” de la empresa. “En Alsa, sabéis que somos inquietos y tenemos muchas ganas de seguir abriendo nuevos caminos que definan nuestra historia, por eso, hoy seguimos con la misma ilusión y unidad que en nuestros orígenes. Atesoramos mucha historia, pero de nada serviría si pensamos en el futuro olvidando nuestros valores. Nuestra responsabilidad es que somos una empresa que trabaja por hacer la vida mejor para las personas.”

ALSA EN CIFRAS

En la actualidad, Alsa cuenta con una flota de 5.600 autobuses y una plantilla de 16.000 profesionales, que el año pasado atendieron a 553 millones de pasajeros, con los que la compañía también ha querido celebrar este centenario, ofreciendo 100.000 plazas por 10 euros para viajar en los próximos meses.

Fotos: Alsa



Ver el libro conmemorativo del centenario de ALSA



SU PROGRAMA DE ACTIVIDADES CONMEMORATIVAS SE INICIÓ EN LA PASADA EDICIÓN DE FITUR 2023, CON UN STAND QUE COMBINÓ PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE ALSA



LA TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

TRANSPORTE PÚBLICO, NUEVOS MODOS, DESCARBONIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN, SERÁN LOS EJES

LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES SERÁN UNA DE LAS HERRAMIENTAS QUE VAN A TRANSFORMAR LAS CIUDADES. SERÁN NECESARIAS FUERTES INVERSIONES Y UN CAMBIO DE HÁBITOS DE MOVILIDAD

Hemos analizado al inicio de este número de la revista Viajeros la futura Ley de Movilidad Sostenible que, en gran parte, se centra bastante en el transporte urbano y metropolitano. También hemos hablado sobre la inminente puesta en marcha de las ZBE y la demanda del sector industrial para que no signifique la demonización del coche, sino una oportunidad para renovar el parque más antiguo y apostar por el uso razonable de cada uno de los modos, incluidos los nuevos.

Lo cierto es que la digitalización, la descarbonización y el uso de modos de transporte como los de movilidad personal o el vehículo compartido, están en el centro del cambio. Siempre, manteniendo como vertebrador al transporte colectivo.

DIGITALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

Las nuevas tecnologías y la digitalización van a dar un gran impulso a los servicios de movilidad urbana. Entre los operadores de autobús españoles más galardonados internacionalmente está Dbus, el gestor de

los autobuses urbanos de San Sebastián. Ha participado en una jornada sobre inteligencia artificial organizada por el Grupo Spri, Agencia Vasca de Desarrollo Empresarial, en el Parque Científico y Tecnológico de Gipuzkoa. Entre sus últimas soluciones innovadoras destaca el sistema de sensorización de paradas, que permite llevar un control casi exacto del conteo de usuarios/as en parada, siendo posible la predicción de demanda para los próximos días con el fin de optimizar los recursos. Asimismo, otro novedoso programa es capaz de construir la matriz origen-destino de los/as viajeros/as de los autobuses de la Compañía a partir de big data. Partiendo de los datos de ticketing de los autobuses es capaz de construir los hábitos de desplazamiento de los/as usuarios/as empleando un algoritmo matemático. Dbus ha presentado también los proyectos Smart Ramp y Smart Clima, proyectos de análisis predictivo inteligente aplicados al funcionamiento de las rampas de los autobuses para mejorar el despliegue automático y evitar los problemas técnicos, así como para monitorizar el sistema de climatización, mejorando su mantenimiento predictivo, establecer alertas, esclarecer incidencias en servicio, etc.

LOS OPERADORES, GESTORES DE MOVILIDAD

La bicicleta es uno de los modos que más aumento ha experimentado en los últimos años, especialmente a raíz de la pandemia. Muchos operadores de autobús

también gestionan ya los servicios de alquiler de bicicleta pública y otros modos, así como aparcamientos. Hablamos en detalle de ello a continuación. Uno de los últimos operadores en adaptarse a estos cambios ha sido AUVASA en Valladolid, que ha presentado incluso nueva imagen corporativa que sirve de hilo conductor para todos los diversos servicios que presta.

NUEVOS MODOS E INTERMODALIDAD

Cada vez prosperan más los vehículos eléctricos de movilidad personal, ya sean en propiedad como de uso compartido. Es el caso de los patinetes. Sin embargo, su circulación y estacionamiento no ha seguido un patrón bastante anárquico que ha causado la regulación del mismo para poder convivir en las mismas vías que el resto de vehículos y peatones.

Otra cuestión preocupante es su seguridad, no sólo desde el punto de vista vial sino también por las inflamabilidad de sus baterías. Cataluña prohibió subir con VPM tras el incidente ocasionado por la explosión de la batería de un patinete eléctrico en un vagón de FGC en noviembre de 2022 que ocasionó un incendio en el vagón del que hubo que evacuar a los pasajeros.

El coche compartido tiene un gran futuro, tanto en su aceptación como servicio VTC o taxi, como en la de flotas para uso personal sin conductor. Este modelo no demoniza al turismo, todo lo contrario, potencia el uso del coche de un modo racional y compartido sin necesidad de tenerlo en propiedad. La idea es que se pueda utilizar el transporte público allá donde sea beneficioso y se pueda incluso combinar con otros modos, ya sean VPM o coches compartidos. Y a poder ser, con un único título o aplicación de transporte. Es la cultura MaaS (mobility as a service).

PRUEBA PILOTO DEL UBER METROPOLITANO

Uber ha lanzado Uber Metropolitano, su servicio de última milla para complementar las redes de cercanías de la Comunidad de Madrid. El piloto



de este nuevo producto facilitará el transporte de los ciudadanos desde y hacia siete de las principales estaciones de tren y metro de la región. Uber Metropolitano ofrece viajes con una tarifa plana de 4,5 euros para cualquier desplazamiento en un radio de tres kilómetros que tenga como origen o destino las estaciones de tren y centros de transporte público de El Casar, Getafe Centro, Móstoles Central, Alcorcón, Majadahonda, Las Rozas y Alcobendas-Valdelasfuentes. El proyecto piloto se inicia en estas siete estaciones, a las que podrán ir sumándose más en los próximos meses.

LAS PROPULSIONES ALTERNATIVAS AVANZAN EN EL SECTOR DEL AUTOBÚS

Las flotas de autobuses urbanos están siendo un gran ejemplo y cada vez es más frecuente encontrar vehículos que contribuyen a la descarbonización del sector. Si bien la electromovilidad es el objetivo, el sector también ha lanzado la voz de alarma porque quedan fuera las ayudas a los vehículos de gas, aunque son verdaderamente muy limpios. Hablaremos a continuación de la apuesta por la electromovilidad e interesantes proyectos con hidrógeno y también con biometano.





LA MOVILIDAD EN BICI, CRECIENDO

CRECEN CASI UN 40% LOS USUARIOS DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE

ASÍ LO INDICA EL BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA 2022, EL MAYOR ESTUDIO A NIVEL ESTATAL SOBRE EL USO DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

El Barómetro de la bicicleta en España 2022, presentado por el presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta y vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB, Antoni Poveda, muestra un crecimiento general del uso de la bicicleta de más de 4 puntos respecto a la última edición, de 2019, siguiendo la tendencia de los estudios anteriores. En 2022, un 57,1 % de las personas residentes en España (de entre 14 y 70 años), es decir, cerca de 20 millones de personas, utiliza la bicicleta con cierta frecuencia. Así, desde el año 2008 hasta 2022, los ciclistas habituales se han multiplicado casi por tres, de poco más del 10% al 32,5 %. El crecimiento de las personas que la utilizan a diario y semanalmente ha crecido en un 40% de 2019 a 2022, pasando de 8'1 a 11 millones de personas. También crece notablemente el número de personas que se desplazan en bici a diario y las que la utilizan para ir al trabajo o al centro de estudios. Estas últimas se han incrementado entre 10 y 11 puntos respecto a hace tres años y suponen ya alrededor del 30 % de usuarios.

Valencia, Barcelona, Málaga, Sevilla y Zaragoza, son las ciudades donde se utiliza más la bicicleta para ir al trabajo, a estudiar y en desplazamientos cotidianos. Desde una perspectiva de género, un 49,4 % de las mujeres utiliza la bicicleta, frente a un 65,0 % de los hombres.

MITMA ACTIVA 10 MILLONES PARA QUE

LAS ENTIDADES LOCALES IMPULSEN LA BICICLETA

El Mitma publicó en el BOE las bases reguladoras para la concesión de las subvenciones para el desarrollo de infraestructura ciclista y de impulso a la intermodalidad con el transporte público. El presupuesto inicial es de unos 10 millones de euros, repartido en dos convocatorias, en el marco de la Estrategia Estatal de la Bicicleta, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (PGE). El secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, ha resaltado la importancia de que movilidad ciclista también tenga más protagonismo en las localidades pequeñas y medianas.

SAN SEBASTIÁN ACOGIÓ LA COMISIÓN DE BICICLETA PÚBLICA DE ATUC

Dado el auge de la bicicleta, ATUC cuenta con una comisión para esta temática. Los días 27 y 28 de octubre Donostia / San Sebastián acogió la Comisión de Bicicleta Pública de ATUC, en unas jornadas organizadas por DBUS-CTSS, Dbizi y el Ayuntamiento de la ciudad. Estuvieron presentes los operadores de sistemas de alquiler de bicicletas de toda España.



Reunión en San Sebastián de la Comisión de Bicicleta Pública de ATUC

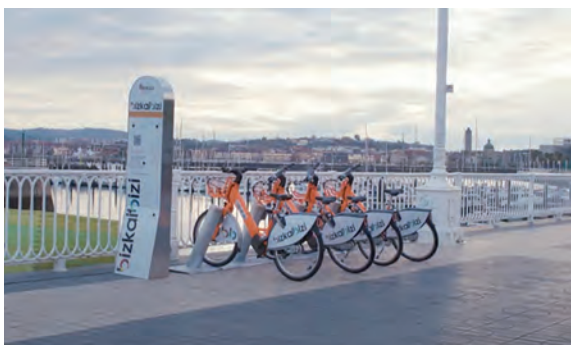


EL AMB PUSO EN MARCHA EL NUEVO AMBICI EN BARCELONA

El nuevo servicio de bicicleta compartida del área metropolitana de Barcelona, AMBici, creado por el AMB y gestionado por TMB, se puso en marcha con total normalidad en 6 municipios del área metropolitana de Barcelona. El despliegue total se irá produciendo progresivamente hasta llegar a 15 municipios y 2.600 bicicletas 100% eléctricas en 236 estaciones. En cuanto a la integración del AMBici, del AMB, y el servicio Bicing, del Ayuntamiento de Barcelona, se han previsto dos medidas: 7 estaciones de puente o de transferencia de ambos servicios y el abono metropolitano, con descuentos para los usuarios de ambos servicios.

SAGALÉS Y TIER MOBILITY GESTIONARÁN EL SERVICIO DE BICI COMPARTIDA DE BIZKAIA

La Diputación Foral de Bizkaia ha adjudicado a la UTE Tier Mobility – Sagalés el nuevo contrato para la Implantación, Mantenimiento y Gestión del Servicio de Bicicleta Pública de Bizkaia «BizkaiBizi» que se extenderá por los municipios de Barakaldo, Berango, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi y Sestao. Está previsto que el nuevo servicio se ponga en marcha durante la primavera de 2023. La nueva red de bicicletas contará con 650 unidades, todas ellas eléctricas y 91 puntos de préstamo y otras 10 estaciones virtuales en las que será posible bloquear las bicis sin necesidad de anclajes físicos. El servicio público BizkaiBizi contará, además, con un mínimo de 1 bicicleta adaptada de 3 ruedas por cada municipio para personas con necesidades especiales. Sagalés y Tier Mobility ya operan de manera conjunta el servicio público de bicicleta compartida de la ciudad de Bilbao desde octubre de 2018.



LA NUEVA BICIMAD LLEVARÁ SUS BICIS ELÉCTRICAS A TODOS LOS DISTRITOS DE MADRID

Innovadora, antivandálica y con nueva imagen de marca: así es la nueva bicicleta eléctrica de bicimad que llegará a los 21 distritos madrileños. En total, contará con 611 estaciones y 7.500 bicicletas. La nueva experiencia de usuario de bicimad se integrará en MPass, el sistema de cuenta única asociado a todos los servicios de EMT (autobús, aparcamientos, bicimad y parking para bicicletas).

Estos son algunos de los últimos ejemplos del gran interés que la bici suscita entre los operadores de autobús o, mejor dicho, operadores de movilidad.



La garantía
del fabricante

SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER



- INSTALACION RÁPIDA
- FÁCIL DE USAR
- COMPATIBLE CON GATOS DE ELEVACIÓN O BANDEJA DE ACEITE EN EL FOSO
- HECHO A MEDIDA DE SU FOSO
- CERTIFICACIÓN DE MONTAJE
- PRODUCTO CE



Contacte con nosotros a
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o facebook/SefacEspana



MÁS BUSES ELÉCTRICOS EN LAS CALLES

CADA VEZ MÁS OPERADORES DE AUTOBÚS APUESTAN POR LA ELECTROMOVILIDAD

LOS AUTOBUSES URBANOS ESTÁN SIENDO UNO DE LOS MOTORES DE IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN NUESTRO PAÍS. LOS ENCONTRAMOS EN TODA LA GEOGRAFÍA ESPAÑOLA

El parque de vehículos eléctricos en España sigue estando lejos de los objetivos fijados, al igual que la red de infraestructuras de recarga. Se podría decir que el transporte público es el que más esfuerzo está realizando en nuestro país para cambiar el modelo de movilidad. Ahora conviven diversas tecnologías limpias en nuestras flotas. Veamos algunas de las incorporaciones de autobuses eléctricos más recientes.

VECTALIA INCORPORA UN AUTOBÚS ELÉCTRICO MAN A SU FLOTA DE CÁCERES

El transporte urbano de Cáceres ya cuenta con su primer autobús eléctrico. El vehículo elegido corresponde al modelo MAN Lion's City 12 E. Tiene una longitud de 12,2 metros de longitud. Cuenta con seis paquetes de baterías en el techo, que tienen una capacidad de 480 kwh y ofrece autonomía para completar las 16 horas de todo un día de servicio. Con esta energía se alimenta un



motor eléctrico con una potencia máxima de 240 KW (326 cv). La recarga de las baterías se realizará con un cargador instalado en las cocheras que permitirá que una carga completa en aproximadamente 4 horas. Actualmente, la flota de autobuses de Cáceres tiene ya 7 autobuses híbridos y un eléctrico ahora.

AVANZA INCORPORA 2 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE MAN

Avanza Durangaldea ha recibido 2 unidades autobuses urbanos 100% eléctrico MAN Lion's City 12E. Circularán en su flota de Bizkaibus, el servicio de transporte público de pasajeros por autobús de la provincia de Vizcaya. Estas dos unidades están desarrolladas,



desde el comienzo, como concepto de vehículo eléctrico cero emisiones. Los buses urbanos de 12 metros cuentan con una capacidad de baterías de 480 kWh, lo que permite que la vida útil de las mismas sea igual a la del vehículo, aumentando, de ese modo la sostenibilidad ecológica y económica del vehículo. Estos autobuses, que darán servicio en Bizkaibus, no necesitan de recarga intermedia, sino que garantiza el servicio diario con una sola carga nocturna.

LLEGAN A TUSSAM LAS PRIMERAS UNIDADES ELÉCTRICAS DEL IVECO BUS E-WAY

Transportes Urbanos de Sevilla (TUSSAM) ha incorporado 5 unidades 100% eléctricas a su flota de 424 autobuses. Corresponden al modelo IVECO BUS E-WAY eléctrico en su versión de 12 metros con carga nocturna. Incorpora un motor eléctrico síncrono de tracción eléctrica con una potencia nominal de 160 kW, que es capaz de impulsar al vehículo de manera muy eficaz gracias a su elevado par, de hasta 2.500 Nm. Equipa unas baterías ZEN de Litio-Ion NMC con hasta 460 kWh de capacidad, integradas tanto en el techo como en la parte trasera del vehículo, para rebajar su centro de gravedad. Se recarga a través de su toma Combo2 (CCS2), admitiendo unos 100 kW



de potencia que le permiten poder completar la carga en menos de cuatro horas.

ALSA RENUEVA LOS URBANOS DE LEÓN CON 7 BUSES ELÉCTRICOS MERCEDES-BENZ E IRIZAR

La empresa del grupo ALSA que se encarga de la gestión del servicio de autobús urbano de León, ALESA, ha adquirido 7 autobuses eléctricos. La compra se compone de 4 unidades Mercedes-Benz eCitaro, 2 Irizar ieTram de 12 metros y un bus Irizar ieBus de 10,8 metros, ambos modelos de Irizar e-mobility.

La flota del servicio de transporte urbano del término municipal de León está compuesta por 31 vehículos y estos nuevos autobuses se incorporan a la flota para sustituir algunos de los vehículos con mayor antigüedad. Esta es la mayor renovación realizada en una década. Desde el año 2017 se han adquirido un total de 15 autobuses nuevos, cuatro en 2017, dos en el 2018 y en el 2019 y siete en este momento.



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





SAGALÉS ESTRENA EN MANRESA 8 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE SOLARIS

Sagalés ha puesto en funcionamiento en Manresa Bus, el servicio urbano de autobuses de Manresa, 2 midibuses Solaris Urbino 9 LE Electric y 6 Solaris Urbino 12 Electric. Con ellos, esta flota será 100% sostenible, con 8 buses eléctricos y 7 híbridos. Las baterías embarcadas son de más de 400 kWh en el caso del modelo de 12 metros y de más de 350 kWh, en el caso del de 9 metros. Estas baterías abastecen la energía suficiente para operar los servicios urbanos durante toda la jornada, sin necesidad de cargas al mediodía ni pantógrafos. Se han instalado 8 cargadores de 100kw en las instalaciones de Manresa Bus alimentadas con un transformador de 1000 kw. El tiempo de carga completa por cada vehículo es de aproximadamente 4 horas.



ELCHE TENDRÁ 8 AUTOBUSES ELÉCTRICOS SOLARIS Y LA PRIMERA ELECTROLINERA DE ALICANTE

Ya está en AUESA, la empresa de autobuses urbanos de Elche, el primer autobús eléctrico. Es marca Solaris y tiene tres paquetes de dos baterías, se carga en aproximadamente 4 horas y permite 200 Km de autonomía. Estos 8 vehículos se suman a los 28 híbridos introducidos en los últimos 3 años. Con todos ellos, el 57% de la flota es ecológica. Está previsto también que a finales de mayo de 2023 esté operativa la primera planta de autobuses urbanos electrificada de la provincia de Alicante para que a partir de junio puedan llegar los siete autobuses eléctricos restantes. En esta electrolinera podrán cargarse hasta 14 autobuses eléctricos a la vez. La infraestructura cuenta con 7 puntos de recarga dobles de 150 kW que permitirán recargar en un tiempo de entre 4 y 5 horas.

MADRID INCORPORA 10 AUTOBUSES ELÉCTRICOS IRIZAR A SU PRIMERA LÍNEA BRT ELÉCTRICA

En total serán diez autobuses modelo ie tram 100% eléctricos de Irizar e-mobility con capacidad para transportar hasta 100 viajeros cada uno. Con estos buses, la EMT de Madrid suma a su flota un total de



175 autobuses cero emisiones de la marca. El primer Bus Rapid de Madrid con autobuses eléctricos comenzará a circular en el mes de mayo por la capital. Va a conectar los barrios de Valdebebas y Sanchinarro con el Hospital Ramón y Cajal. Los autobuses de EMT Madrid circularán por un carril segregado y, por primera vez, con prioridad semafórica en 68 intersecciones. La línea tiene una longitud de 31 Km, 19 de ellos por vías exclusivas segregadas. Los autobuses tendrán una frecuencia de paso de 8 a 12 minutos.



AUVASA ADQUIERE 11 NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE IRIZAR

Valladolid recibió las primeras 6 unidades un total de once autobuses del modelo ie tram de IRIZAR e-mobility. Se trata de los primeros autobuses articulados eléctricos cero emisiones de 18 metros de longitud que formarán parte de la flota de AUVASA. Además, se ha ejecutado el proyecto para electrificación de cocheras, con la infraestructura necesaria para realizar la carga nocturno de estos autobuses. Los vehículos están alimentados por baterías de última generación, con una capacidad de 630 kwh de energía embarcada y doble sistema de carga, pantógrafo invertido y carga por enchufe inteligente en cocheras, lo que permitirá, en el futuro, automatizar el proceso de carga en las cocheras de AUVASA.

OURENSE SERÁ LA PRIMERA CIUDAD GALLEGA CON AUTOBUSES URBANOS 100% ELÉCTRICOS

En febrero llegaron las 2 primeras unidades adquiridas por el servicio de transporte urbano de Ourense de un total de 10. El modelo elegido es el UNVI eC22. Estos nuevos autobuses aportarán los últimos avances tecnológicos que hay actualmente en el sector,



ESPAÑA ESTÁ AÚN LEJOS DE LOS OBJETIVOS DE ELECTROMOVILIDAD

desde ayudas a la conducción, detección de peatones a la máxima accesibilidad. También cuentan con la última tecnología de baterías, así como los motores más eficientes del mercado, reduciendo la huella de carbono, y garantizando cero emisiones durante su funcionamiento y un incremento de confort en los pasajeros, así como del resto de los ciudadanos por la ausencia de ruidos y humos. Ourense apuesta por una movilidad más sostenible.



GRUPO RUIZ PRESENTA 13 AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN PARA SU LÍNEA INTERURBANA

El Grupo Ruiz ha puesto en marcha una línea de autobús para servicios regionales con autobuses 100% eléctricos. La línea forma parte de la red del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. La flota está compuesta por 13 nuevos autobuses MAN Lion's City E, con una autonomía de 400 kilómetros, que irán rotulados con el lema "No nos cargamos el mundo, nosotros lo recargamos". Circularán en la línea 484 entre Leganés Central (el municipio madrileño de Leganés) y Oporto (Madrid capital), que tiene una demanda media diaria de casi 10.000 viajeros. En la actualidad, el CRTM dispone de 2.088 autobuses adscritos a sus servicios. Un tercio de la flota interurbana funciona con tecnologías alternativas.

LA EMT DE VALENCIA INCORPORA 20 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE MAN

Con la llegada de los nuevos 20 autobuses eléctricos MAN a la EMT de Valencia, su flota sumará un total de 22 autobuses eléctricos. Actualmente, el 4,5% de los autobuses de la flota de EMT València son eléctricos, el 52% híbridos, el 6,3% a gas, y un 37,2% exclusivamente diésel. La compañía inició un ambicioso plan estratégico que ha permitido comprar 368 autobuses desde el año 2015. Los 20 nuevos autobuses son todos de propulsión eléctrica, del modelo MAN Lion's City 12 E, de 12 metros y con capacidad para 81 personas. Sus baterías tienen una capacidad de autonomía de 480kWh, es decir, 450 kilómetros aproximadamente, y un tiempo de recarga de entre 3 y 4 horas.



EL TRANSPORTE URBANO ESTÁ HACIENDO UN GRAN ESFUERZO DE RENOVACIÓN

LA EMT DE MÁLAGA INCORPORA PROGRESIVAMENTE 30 AUTOBUSES ELÉCTRICOS

EMT de Málaga comprará 30 autobuses eléctricos que irán llegando a su flota. Recientemente presentó los primeros, de la marca MAN. El desglose de los autobuses que se recibirán en 2023-2024 por tipo de vehículo es el siguiente: 20 autobuses eléctricos de 12 metros durante el mes de abril, 10 autobuses eléctricos midi de 9-10 metros que se licitarán en breve con una incorporación prevista para finales de año. Los vehículos ya incorporados cuentan con una autonomía superior a 300 kilómetros en condiciones reales, incluyendo el aire acondicionado activado, gracias a la capacidad de las baterías embarcadas de hasta 480kWh con tecnología de NMC y su motor eléctrico de 160kW con picos de hasta 270kW. Se recargan en menos de 4 horas.



TMB PRESENTA 78 NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) ha presentado 78 nuevos autobuses eléctricos (49 estándares de carga nocturna de BYD y SOLARIS y 29 articulados de carga de oportunidad de la marca IRIZAR E-MOBILITY). Se suman a los 30 eléctricos de los que ya disponía. En 2023 ya se ha licitado la compra de 88 autobuses eléctricos de carga nocturna (68 estándares y 20 articulados), que llegarán entre finales de este año y principios de 2024. Además, se ha anunciado que se incorporarán otros 36 autobuses eléctricos de carga nocturna (29 articulados y 7 estándares) que previsiblemente llegarán durante el 2024 y que saldrán a licitación próximamente. En total, tendrá 232 vehículos eléctricos a finales de 2024, un 20% de la flota.





AUTOBUSES DE HIDRÓGENO, UNA REALIDAD

YA PODEMOS VERLOS EN CIRCULACIÓN Y HAY MUCHOS EN LICITACIÓN

LOS OPERADORES HAN APOSTADO POR DIFERENTES MODOS DE RECARGA: LA PLANTA DE HIDROGENO EN PROPIEDAD O LA EXTERNA ABIERTA A OTROS USUARIOS

TMB ha hecho una apuesta clara por el hidrógeno como combustible de cero emisiones y a los 8 vehículos que actualmente tiene en circulación se sumarán 36 en 2024, una compra que actualmente está en proceso de licitación. A finales de 2024, su flota tendrá 44 buses de hidrógeno. Los vehículos de TMB repostan en la planta de IBERDROLA de la Zona Franca de Barcelona. Es la primera Hidrogenadora de uso público y comercial para suministrar hidrógeno verde en España. Comenzó a operar en enero de 2022.

La EMT de Palma de Mallorca ha presentado sus autobuses de hidrógeno. Son un total de 5 autobuses Solaris del modelo Urbino 12 Hydrogen. Los vehículos utilizan hidrógeno verde para su propulsión. La Empresa Municipal de Transportes de Palma será el primer cliente de la planta de hidrógeno verde de Lloseta, que se enmarca dentro del proyecto "Power to Green Hydrogen Mallorca" (proyecto europeo Green Hysland).

En la Comunidad de Madrid, hay ya varios autobuses de hidrógeno en circulación. Unos con el modelo de planta exterior y otros con planta de suministro propia. El primero fue el de ALSA, que se puso en marcha en Torrejón de Ardoz. El operador cuenta ya con una hidrogenadora en su sede central de Operaciones y Mantenimiento en este municipio para poder recargar hidrógeno en autobús. Tiene una capacidad de carga de 50 kilogramos al día. Por otro lado, se acaba de presentar en la localidad de Coslada

la primera planta de H2 verde para el transporte público de la región. Producirá 70 kilos de hidrógeno verde al día en su fase inicial -en una segunda ampliación alcanzará una capacidad de hasta 280-. Esta energía es suficiente para repostar hasta ocho autobuses. Un autobús de AVANZA será el primer usuario.

EMT Madrid ha sacado a concurso 10 autobuses de hidrógeno verde. En cuanto al modelo elegido de hidrogenadora, ha apostado por una propia, cuya construcción se prevé que esté terminada a finales de este año 2023. El diseño, la construcción y la posterior gestión de la instalación corre a cargo de la EMT. No es la primera vez que EMT pone a prueba el hidrógeno como energía alternativa. Entre 2002 y 2005, la empresa municipal tomó parte en los proyectos europeos City Cell y HyFleet:CUTE, siendo el primer operador español en poner en circulación buses de pila de combustible de hidrógeno.

En Andalucía, EMT Málaga también ha anunciado que tendrá sus dos primeros autobuses de hidrógeno. El operador va a licitar su compra y por ello está realizando pruebas con vehículos con este tipo de propulsión. Y no es el único operador. TUA (ALSA), el operador de transportes urbanos de Oviedo, fue el primer operador español que puso en funcionamiento real un autobús de hidrógeno, con una prueba de tres meses. También han testado estos vehículos, entre otros operadores, TUSSAM, AUCORSA, la EMT de Tarragona, la EMT de Valencia, Compañía de Tranvías de La Coruña, DBUS, Bilbobus, Vectalia, Grupo Ruiz, Grupo Damas... Cantabria ya ha anunciado que también tendrá una hidrolinera. Habrá muchas sorpresas pronto.



ARRIVA IMPULSA LA ELECTROMOVILIDAD EN ALCORCÓN

PRESENTA SU CENTRAL DE CARGA Y SU FLOTA 100% ELÉCTRICA EN ESTA LOCALIDAD

GRACIAS A SU ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, TODAS LAS LÍNEAS URBANAS DE ESA LOCALIDAD MADRILEÑA SERÁN CERO EMISIONES Y CERO RUIDOS ANTES DE QUE FINALICE 2023



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

Arriva ha puesto en servicio las 9 primeras unidades de la flota de autobuses 100% eléctricos y la inauguración de su correspondiente infraestructura de carga para los servicios interurbanos en Alcorcón. A estos vehículos se sumarán otros seis en junio. El operador ha adaptado sus talleres para poder realizar el correcto mantenimiento de su nueva flota y también ha implementado diferentes sistemas de software para optimizar la operativa y la monitorización de los nuevos vehículos. Un ejemplo es el sistema de Smart Charging, o carga inteligente, que permite que las sesiones de recarga de los vehículos se optimicen en función de todas las variables del servicio: las necesidades energéticas; la carga actual; la hora de partida de cada autobús; y el precio que la energía tiene en ese momento. La prioridad de este sistema es que cada autobús cuente con la energía necesaria para dar el servicio según la planificación operativa. Iberdrola es su socio estratégico y le ha ofrecido el soporte necesario para el diseño de la infraestructura y el sistema inteligente de carga.

LOS 15 VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE LA FLOTA

Las 15 unidades adquiridas por Arriva cuentan con autonomía de un mínimo de 300 kilómetros en una sola carga. Además de ser cero emisiones, ofrecen una mejor experiencia al viajero incorporando iluminación ambiental, puertos de carga USB y revestimientos de piso insonorizado. Estos vehículos eléctricos se suman a la recientemente renovada flota de vehículos ECO, autobuses híbridos que prestan servicio desde hace más de un año en las líneas interurbanas que conectan los principales municipios del suroeste de la Comunidad de Madrid con la estación de Príncipe Pío.

Antonio Cendrero, consejero delegado de Arriva Spain, afirmó en la presentación: “La transformación de la movilidad que impulsamos en Arriva plantea retos importantes y, para dar respuesta, las empresas y administraciones públicas debemos caminar de la mano, tal y como estamos haciendo”.

David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, recordó que “el 55% del total de la flota de autobuses que circulan por la Comunidad de Madrid se mueven con energías limpias, incluyendo la capital.”

Daniel Rubio Caballero, primer teniente de alcalde, concejal de Seguridad, Organización Interna y Atención Ciudadana del Ayuntamiento de Alcorcón, dijo: “Quiero expresar nuestro reconocimiento a Arriva por apostar porque la ciudad de Alcorcón sea pionera en seguir las políticas de medioambiente para conseguir los objetivos marcados de la Agenda 2030”.



BIOMETANO, OPCIÓN PARA DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE

ES RENOVABLE, ALMACENABLE, TRANSPORTABLE Y UTILIZABLE EN AUTOBUSES GNC

VARIOS OPERADORES Y CIUDADES ESTÁN APOSTANDO POR SU USO. LA PRINCIPAL QUEJA ES QUE LA UNIÓN EUROPEA NO ESTÁ APLICANDO "NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA" EN LA LUCHA POR LA DESCARBONIZACIÓN

El biometano es un biogás que se obtiene a partir de residuos como las aguas residuales, purines, restos de la ganadería y la industria cárnica, masa forestal... En su producción, se necesita el CO₂ que emiten esos desperdicios o basuras, por lo que se eliminan directamente. Aunque al usarlo como combustible, emite cierto nivel de dióxido de carbono, lo cierto es que es inferior al consumido para su fabricación y, por lo tanto, descarboniza. Los vehículos que lo usan son neutros en carbono.

Estamos entonces ante una energía renovable y que beneficia a la economía circular, al consumo de cercanía, y reduce la dependencia energética. Además, consigue eliminar en parte el problema de acumulación de residuos y su tratamiento.

A pesar de ello, no se contempla dentro de los planes de descarbonización ni las ayudas de la UE, que solo apuesta abiertamente por las propulsiones eléctricas con baterías o con hidrógeno.

Los defensores del biogás, argumentan que sería muy beneficioso para la economía de España, donde tenemos un gran potencial de producción de biometano: 163 TWh/año. Esto equivale al 45% de la demanda total de gas natural de nuestro país, lo cual significa que podría abastecer las necesidades del transporte de viajeros sin problema. Además, el biometano se puede inyectar directamente en la red de gas actual, que es muy amplia. En Europa, 4.170 estaciones servicios sirven GNC y 658 suministran GNL.

Desde el pasado 28 de marzo, ya se puede expedir en España garantía de origen del biogás. El Registro de Garantía de Origen es un mecanismo que permite asegurar el origen renovable del gas y que impulsará el desarrollo de esta energía en el transporte. En un webinar organizado por Gasnam-Neutral Transport pudimos escuchar diferentes experiencias de su uso en varias flotas de transporte españolas.

BIOGÁS A PARTIR DE AGUAS RESIDUALES.

MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA

La pionera española en el uso de biometano para el transporte pesado fue la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (MCP), que hace siete años puso en marcha un proyecto piloto con el fin de depurar el biogás procedente de la depuradora de aguas de Arazuri para convertirlo en biometano y emplearlo en tres autobuses de la flota de la

Mancomunidad y dos camiones de recogida de residuos. Tras esta prueba, actualmente cuenta con 13 autobuses de biometano y apuesta tanto por este gas renovable que de aquí al año 2035, para tener una flota neutra en carbono, quiere que más del 60% de ésta funcione con biometano producido en sus instalaciones. Su flota consta de 165 autobuses. Habrá 101 autobuses de biometano y 64 eléctricos.

BIOMETANO A PARTIR DE PURINES. CONSORCIO DE TRANSPORTES DEL ÁREA DE ZARAGOZA

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CATZ), puso en marcha en 2022 su primera prueba con biometano con la circulación de un autobús que unía Villamayor de Gállego con Zaragoza. A diferencia de Pamplona, las distancias en este consorcio son mucho mayores, con núcleos a casi 50 Km de la capital de la provincia. El resultado ha sido satisfactorio, no sólo por el comportamiento de los autobuses sino porque esta economía circular ha supuesto también una solución para los purines de los cerdos. Ha apostado por dos autobuses de biometano para la línea más usada de la zona, que conecta Zaragoza con Cuarte de Huerva, y recorre una media de casi 400 kilómetros en un día laborable. El CATZ ha otorgado al biometano la máxima puntuación en la próxima licitación de nuevos autobuses municipales que salen a concurso. Más del 50% de la flota será de biometano y el resto será eléctrica de aquí a 2024.

BIOMETANO A PARTIR DE RESIDUOS URBANOS. EMT DE MADRID

La EMT de Madrid ya no tiene autobuses diesel en su flota desde 2022. De sus 2.100 unidades, 10 son de hidrógeno, 17 híbridos, 329 eléctricos y 1.744 GNC. Y es que, el operador ha sido siempre un líder europeo en la propulsión con gas. Ahora, con el biometano generado a partir de los residuos orgánicos del Parque Tecnológico de Valdemingómez mueve los

DESDE EL PASADO 28 DE MARZO, YA SE PUEDE EXPEDIR EN ESPAÑA GARANTÍA DE ORIGEN DEL BIOGÁS

20 autobuses de su línea circular C1, que recorre 1 millón de kilómetros y transporta 4,43 millones de viajeros al año.

MUCHAS MÁS EXPERIENCIAS CON BIOMETANO EN ESPAÑA

Además de estas experiencias positivas, en nuestro país se han puesto en marcha otras, como la del Concello de Arteixo en Galicia, que apostó por adquirir para el servicio de transporte que gestiona Arriva, 2 autobuses de biometano para rutas urbanas y otros 3 para rutas rurales, que serán de menor tamaño, y podrían contar también con esta propulsión o ser eléctricos. Se comenzaron a probar en 2019. Estos autobuses ecológicos de Arteixo usarán el biometano generado en la cercana planta de Bens, a partir de las aguas residuales. En 2019, el operador Cal Pita fue el primero en probarlo.

También recordamos el ambicioso proyecto de HIFE, usando biometano a partir de materia orgánica procedente de la actividad primaria. El vehículo se introdujo en la flota de HIFE el pasado mes de septiembre. Es el primer autobús de biogás de la Generalitat de Cataluña. El biometano se produce en la planta de la empresa BIOMETAGAS LA GALERA, en la comarca del Montsiá (Tarragona), a escasos 8 Km de cabecera de diversas líneas de HIFE. Es un autobús modelo Crossway GNC de Iveco Bus con un motor Cursor 9 de 264KW (360CV) y una autonomía real de 600km. Tiene una longitud de casi 13 metros y cuenta con capacidad para 55 plazas y plataforma elevadora para silla de ruedas. Si el balance del proyecto es positivo, se implantará inicialmente en líneas de medio recorrido de la zona geográfica indicada y servicios de menos de 100 Km, por la tipología de vehículo.

La más reciente es la de TMB, que anunciaba a principios de abril de 2023 que pondrá en circulación autobuses de biometano procedente de lodos depurados y provenientes de las aguas residuales tratadas en la planta de producción del combustible que fomenta la economía circular y plantea un nuevo modelo de energía y transporte verde, inaugurada por el consorcio europeo NIMBUS.





SETRA RENUEVA SU SERIE MULTICLASS

LA GAMA ESTÁ TAMBIÉN DISPONIBLE EN VERSIÓN HÍBRIDA

POCO DESPUÉS DEL ESTRENO DE LA NUEVA GENERACIÓN DE AUTOCARES COMFORTCLASS 500 Y TOPCLASS 500, SETRA LANZA SUS AUTOBUSES SUBURBANOS LOW ENTRY DE LA SERIE MULTICLASS 500 LE

El diseño exterior de los suburbanos MultiClass ha sido renovado, pero sin perder la icónica imagen Setra. Es un polifacético vehículo para el servicio suburbano, líneas de cercanías o transporte escolar. En la parte trasera de los vehículos de dos ejes se encuentra el motor OM 936 de seis cilindros en línea con una cilindrada de 7,7 litros. Está disponible con una potencia de 220 kW (299 CV) y 260 kW (354 CV). El vehículo de tres ejes MultiClass S 518 LE está equipado con el motor de seis cilindros en línea OM 470 y 10,7 litros de cilindrada. Desarrolla 290 kW (394 CV). Además, se ofrece en versión híbrida, que es aún más eficiente.

Se ofrece en un abanico de cuatro modelos de entre 10,51 a 14,52 metros de longitud con dos y tres ejes, así como variedad de configuraciones y gran variedad de puertas de entrada. Se pueden pedir hasta tres accesos. En cuanto al compartimento de los viajeros, presenta opciones de diseño prácticamente ilimitadas. Las butacas son igualmente variadas, abarcando diseños que van desde la línea urbana hasta los modelos turísticos. Esta variedad llega también al puesto del conductor. Existen tres posibilidades: City (ciudad), Basic City (ciudad/suburbano) y Basic (suburbano) que es como el puesto de un autocar.

SISTEMAS DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN

Setra ha equipado esta gama con un gran número de sistemas de asistencia a la conducción, como el sensor de lluvia y luminosidad de serie y el freno de estacionamiento electrónico, también de serie. El sistema opcional de cámaras de 360° ofrece una perfecta visión omnidireccional al maniobrar. Otra ayuda esencial para las maniobras es la iluminación circundante para la conducción marcha atrás. Además, en combinación con el cambio manual totalmente automatizado GO 250-8 PowerShift, el conductor dispone de la versión más reciente del Tempomat inteligente Predictive Powertrain Control (PPC), que ayuda a ahorrar combustible. Integra en el cambio un modo de conducción adaptado a la topografía. Y como muestra de su alta seguridad, incluye Preventive Brake Assist 2, servofreno de emergencia activo que permite reaccionar a objetos estacionados o en movimiento, incluyendo peatones y ciclistas.

COMIENZO DE LA PRODUCCIÓN Y DISPONIBILIDAD

Al igual que la serie predecesora, la nueva Setra MultiClass 500 LE se fabrica en la planta de Hordere de Daimler Buses, cerca de Estambul, en la parte europea de Turquía. El inicio de la producción está previsto para los vehículos de dos ejes de 12 y 13 metros a partir de otoño de 2023. El compacto S 510 LE y el S 518 LE de tres ejes llegarán previsiblemente a principios de 2024.



HIFE INAUGURA INSTALACIONES EN ALCOBENDAS

PRONTO PRESENTARÁ LAS INSTALACIONES EN OTRO MUNICIPIO MADRILEÑO: LOZOYUELA

CON SU IMPORTANTE PRESENCIA EN CATALUÑA, ARAGÓN Y VALENCIA, EN EL AÑO 2017, SUS RESPONSABLES APOSTARON POR EL MERCADO MADRILEÑO Y LO HICIERON ADQUIRIENDO SANFIZ

Grupo Hife está presente desde hace 108 años en todos los segmentos del transporte de viajeros por carretera. Las nuevas instalaciones de Alcobendas cuentan con un edificio de 1.500 metros cuadrados distribuidos en tres plantas en superficie más otra subterránea construido en una parcela de unos 7.800 metros cuadrados en los que habrá cabida para un aparcamiento de unos cien autobuses, mantenimiento y limpieza de los mismos, así como las oficinas en las que habrá también salas de formación, además de zonas de descanso para conductores, gestión de flotas y administración.

José María Chavarría, consejero delegado de HIFE, señaló que desde la adquisición de Sanfiz, “no hemos dejado de invertir para mejorar el servicio y modernizar la flota. Hoy no sentimos orgullosos de decir que somos más de 100 personas trabajando en la Comunidad de Madrid.” Chavarría afirmó que también inaugurarán nuevas instalaciones en la localidad madrileña de Lozoyuela, en el norte de la región. Hasta el momento, Hife ha invertido alrededor de 6 millones de euros en renovación de flota y otros 5,5 millones de euros en terrenos y obras. “Estas instalaciones nos permiten mejorar la calidad general del servicio, nos permite ofrecer un plus a nuestros clientes y poner al usuario en el centro de todos nuestros esfuerzos.”

Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del Mitma, recordó la importancia de la colaboración público-privada en el modelo de transporte público español. “Estamos ante un sector empresarial fuerte y dinámico y creo que HIFE es referente de empresa familiar que crece”. Se refirió a las ayudas de la Administración y el gran esfuerzo de las empresas para poder salir adelante a pesar de la pandemia y poder recuperar la demanda perdida.

David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, añadió que era un honor estar en un acto así, “de una empresa centenaria que está apostando por la Comunidad de Madrid” y recordó el apoyo que desde la Administración Regional se ofrece siempre a la iniciativa empresarial. En especial, agradeció el impulso que se va a dar por parte de Hife a la zona de la sierra norte madrileña con las nuevas instalaciones en el pueblo de Lozoyuela, anunciadas por Chavarría. De este modo se lucha contra la despoblación, garantizando movilidad para las familias que quieren vivir en el ámbito rural y generando oportunidades al vertebrar.

Aitor Retolaza, alcalde de Alcobendas, afirmó que Hife tiene detrás “una historia de superación e inversión”, que son “emprendedores de sueños que se lanzan a lo grande”. Agradeció su presencia en la localidad y añadió que “Alcobendas no solo es la ciudad de las empresas, sino de las empresas que funcionan. Ésta es la tercera ciudad de España por facturación tras Madrid y Barcelona.” Y destacó las excelentes cifras de empleo del municipio madrileño “gracias a la apuesta de empresas como Hife.”



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



“EMPLEO SOBRE RUEDAS” SIGUE CRECIENDO

ANETRA SE SUMA A LA INICIATIVA QUE FORMA CONDUCTORAS PROFESIONALES

EL PROYECTO OFRECE OPORTUNIDAD LABORAL COMO CONDUCTOR PROFESIONAL A LAS PERSONAS DESFAVORECIDAS, PRINCIPALMENTE MUJERES QUE HAN SIDO VÍCTIMAS DE VIOLENCIA DE GÉNERO

La Fundación Nos Movemos surge como iniciativa corporativa de la empresa canaria de transporte por carretera GRUPO1844. Esta fundación sin ánimo de lucro ha puesto en marcha el problema “Empleo sobre Ruedas”. El presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero, presentó en Madrid la iniciativa que ya cuenta con experiencias de éxito y que nace en Canarias con vocación de extenderse a toda la geografía española. “Es una oportunidad para cubrir a la vez las necesidades laborales de personas desfavorecidas y las del sector del transporte por carretera de encontrar conductores profesionales”, dijo. Para lograrlo, pidió la coordinación entre las diferentes Administraciones y los propios empresarios del transporte.

María José Rallo, Secretaria General de Transportes y Movilidad del MITMA, afirmó: “Creo que este tipo de iniciativas contribuyen a las alianzas que confluyen en una labor social y también económica”.

Rosi Martín, Directora de la Fundación Nos Movemos, explicó el origen, evolución y puesta en marcha del proyecto “Empleo sobre ruedas”. Esta formación incluye tanto el CAP como el carné de conducir D para convertirse en conductores y conductoras profesionales, pero también disciplinas transversales para mejorar su formación en idiomas, digitalización y desarrollo personal y comunicativas. Para que continúe siendo un éxito este proyecto, hace

falta la colaboración institucional y empresarial. Desde la fundación, “nuestra responsabilidad es la gestión y organización”, señalaba.

EL PROYECTO CONTADO EN PRIMERA PERSONA
Carmen, una de las alumnas de “Empleo sobre ruedas”, contó su propia experiencia y afirmó que esta había sido “una decisión valiente pero la más bonita que le ha ocurrido”. Agradeció su apoyo a la fundación “porque la vida me ha cambiado totalmente.” Y animó a las mujeres a ponerse al volante y “que no piensen que es cosa de hombres”.

Isabel Martín, Consejera de Derechos Sociales del Cabildo de Lanzarote, habló sobre casos de éxito del proyecto en Canarias. Y destacó la gran labor de esta iniciativa que ha aportado empleo para las mujeres que han sufrido violencia de género, no sólo por “favorecer la emancipación de este colectivo, sino también porque “vamos a romper con los roles y estereotipos”.

David del Olmo, Presidente de AETRAM, puso de relieve la importancia de la iniciativa y dio las gracias tanto a la fundación como a las instituciones que estaban presentes en el acto y especialmente “al Ministerio por su colaboración y al Cabildo de Lanzarote, por recogerlo en primera instancia”.

David Pérez, Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, considera que es “una idea redonda, que soluciona un problema y al mismo tiempo ofrece una oportunidad”.



SE BUSCAN CONDUCTORES PROFESIONALES

EL SECTOR DEMANDA UNA FP QUE FORME CONDUCTORES CON CAP Y CARNÉ PROFESIONAL

ORGANIZADAS POR LA ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA, EN COLABORACIÓN CON ASTIC, CONFEBUS Y FUNDACIÓN CORELL, SE CELEBRÓ LA JORNADA FP DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Inauguró la jornada **María José Rallo del Olmo**, Secretaria General de Transportes y Movilidad, que hizo especial hincapié en la digitalización del sector y la formación necesaria para ello. A esto se van a destinar 32 millones. Jaime Moreno García-Cano, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se refirió a la alta empleabilidad de la FP Dual en el grado superior. Pero en grado medio, conductores profesionales, “no terminamos de colocar las piezas y no alcanza a atender la demanda”. **María José Aparicio Sanchiz**, Subdirectora General de Formación y Educación Vial de la DGT, habló sobre la nueva FP de Grado Superior de Movilidad Segura y Sostenible, que ya está desde hace un año en 14 institutos y con la que se quiere mejorar la formación y salidas profesionales de los formadores de conducción.

Ramón Valdivia Palma, Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC, indicó que la escasez de conductores seguirá creciendo porque viene una gran ola de jubilaciones en los próximos 5 años, un tercio de los actuales. El 25%, 1 de cada 4, tiene más de 50 años. “Sin los profesionales del camión y del autobús, la economía no funciona”, decía. **Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru**, Presidente de la Fundación Corell, considera que la escasez de hoy atiende a la falta de planificación realista. “Los pecados de la FP en el pasado tienen mucho que ver con la situación actual”.

Rafael Barbadillo López, Presidente de Confibus, afirmó que “Hay autobuses y clientes, pero no conductores para hacer el servicio”. Señalaba que también en el segmento de viajeros la media de edad de los conductores profesionales en activo está en 52 años, ya que “desde que terminó la obligatoriedad del servicio militar en 1997 se ha producido una brecha porque de allí salían con todos los carnés de conducir, listos para incorporarse a trabajar en las empresas.” Pidió que los alumnos salgan “de la FP ya con el carné, no sólo con el CAP. No podemos esperar dos años.”

Juan Manuel Martínez Maurín, Vicepresidente de AET, considera que todo deriva de las medidas cortoplacistas y estéticas de los gobiernos que “en lugar de planificar, simplemente reaccionan a las circunstancias porque pensar a 20 años vista no da votos.”

Luis Miguel Soto Martín, CEO de AT Academia del Transportista, indicaba que lo adecuado es tener una extensa red de centros públicos y privados en todo el país de los que los alumnos salgan ya con el CAP y el carné.

Francisco Marcos Sanchez, Director de RRHH del Grupo Arriva, señaló que es importante retener a los recursos humanos a través del desarrollo profesional y el reconocimiento de su valía, “que se sientan motivados,” decía. Para ello, la compañía ha desarrollado diferentes políticas herramientas de formación interna.



SECCIÓN OFICIAL
→ ASCABUS



563 M

SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



+ 2900 personas
y
aproximadamente
4.500 empleos indirectos

2022. ASCABUS EN CIFRAS

LA ASOCIACIÓN AGRADECE LA APUESTA POR EL PRODUCTO FABRICADO EN ESPAÑA

LAS EMPRESAS DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS Y BUSES CERRARON EL EJERCICIO 2022. SE ESPERABA UN CRECIMIENTO MAYOR, PERO LAS CIRCUNSTANCIAS DEL MERCADO A NIVEL MUNDIAL TORNARON LAS EXPECTATIVAS Y EL AÑO NO RESULTÓ TAN BUENO COMO A PRIORI SE SUPONÍA

Ascabus matriculó en España un 27% más que el pasado 2021. Las empresas de transporte de viajeros depositaron la confianza en la marca Ascabus. Hecho plausible porque, además, supone invertir en la propia economía nacional. A pesar del esfuerzo realizado, seguimos quedando lejos de los valores prepandemia (- 29.3 %) del año 2019.

Las exportaciones en Ascabus tuvieron un papel fundamental para contribuir a la sostenibilidad de nuestras empresas, con una cuota próxima al 60 %. Un valor que viene ya siendo habitual. Este dato pone de manifiesto el prestigio y reconocimiento que los fabricantes de Ascabus mantienen a nivel mundial. El cliente internacional sigue apostando por la fabricación española.

En Ascabus, en su conjunto y a pesar de las dificultades, creció el empleo respecto al año anterior, con la confianza en que pronto se encontrará en los niveles prepandemia.

El volumen de facturación superó los 560 Millones de euros. Con una importante subida en los costes de fabricación, tanto en componentes como en energía y mano de obra, con la consiguiente merma de la rentabilidad de las operaciones que ha tenido que ser soportada, junto a la caída del mercado, en gran parte, por las propias empresas asociadas.

“Desde Ascabus confiamos en que los operadores de viajeros, tanto privados como administraciones públicas, apuesten por adquirir productos fabricados en España, contribuyendo con ello a la sostenibilidad y mejora global de todo el sistema”.



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



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE **aetram**

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM SE REÚNE CON LA CONCEJALÍA DE MOVILIDAD DE RIVAS VACIAMADRID Y TRATA SOBRE SU PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

AETRAM ha mantenido una reunión con los responsables de la Concejalía de Seguridad Ciudadana y Movilidad del Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid para conocer en detalle el desarrollo y activación desde el Curso Escolar 21/22 de su Plan de Movilidad Escolar Sostenible y Segura en todos los entornos escolares del municipio, convirtiéndolos en Zonas de Bajas Emisiones. Este Plan, que fue aprobado en el año 2016 cuenta en la actualidad, en su segundo periodo escolar de desarrollo, con el apoyo de la comunidad educativa, y busca, en definitiva, avanzar hacia una ciudad más sostenible, amable, habitable, segura, responsable y participativa, creando unas zonas de restricción al tráfico privado con vigilancia por medio de cámaras, con entornos totalmente peatonalizados, de fomento del Transporte Público Colectivo y favorecedor en definitiva de las rutas de transporte escolar a dichos Centros, tanto públicos como privados del municipio (actualmente 19 Centros). Otros asuntos por los que AETRAM se ha interesado en el encuentro ha sido conocer el estado de desarrollo de la normativa sobre las zonas de bajas emisiones en el municipio y la Ordenanza de Movilidad Sostenible, ya que, conforme a lo establecido en la Ley 7/2021 de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, los municipios de más de 50.000 habitantes deberían adoptar, antes de 2023 y la inclusión del Transporte Público Colectivo como modo de transporte excepcionado en el mismo, así como conocer el futuro del proyecto de transporte urbano escolar actualmente en estudio inicial por parte del consistorio. Para AETRAM “la propuesta del Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid de protección de los entornos escolares y por ende del Transporte Público Colectivo son el camino que las administraciones deben tomar y abordar en beneficio no solo de los menores y usuarios sino también de todo el sistema del transporte, siendo un sistema válido y exportable a otros consistorios municipales”.

AETRAM EXPONE A LA COMUNIDAD DE MADRID SOLUCIONES A LA MOVILIDAD CON LOS PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO

AETRAM ha mantenido una reunión con la Directora de Promoción Económica e Industria, Dña. María del Mar Paños y con el Director General de Transportes, D. José Luis Fernández, ambos de la Comunidad de Madrid, para tratar sobre los Planes de Transporte al Trabajo (PTT) y su desarrollo en zonas y polígonos industriales de la región, así como en determinados puntos de especial confluencia de centros educativos. La realidad que suponen los desplazamientos en vehículo privado a áreas especializadas como parques empresariales, polígonos industriales, campus universitarios, ámbitos sanitarios o educativos exige la implementación de medidas que fomenten la movilidad colectiva en Transporte Público Colectivo en autocar. AETRAM ha expuesto estos razonamientos

con el fin de facilitar e impulsar una movilidad alternativa al vehículo privado con el fin de promover y fomentar la realización de Planes de Transporte al Trabajo (PTT) tanto en áreas metropolitanas como en entornos urbanos, para que:

- Sean obligatorios en empresas y entidades de más de 50 trabajadores empleados.
- Se introduzcan incentivos, ayudas y/o subvenciones a favor de empresas que desarrollen estos PTT, así como para usuarios que opten por este modo de transporte.
- Se adopten medidas reales favorecedoras del uso del autocar como una solución de transporte colectivo para usuarios a través de servicios flexibles y dinámicos adaptados a la demanda en tiempo real y ajustados de forma individualizada a las necesidades particulares de movilidad.



Para AETRAM “La administración regional debe contemplar la elaboración de planes de movilidad que atiendan la optimización de la movilidad de índole laboral, y es aquí donde se debe contemplar la importancia del TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO en su vertiente de transporte de trabajadores o productores, siendo esencial la estimación del mismo dentro de estos planes de movilidad. Sin su inclusión la movilidad en este sentido quedara sin atender en su totalidad”.



DAVID LUCAS, SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

El nuevo secretario de Estado ostentaba desde febrero de 2020 el cargo de secretario general de Agenda Urbana y Vivienda del Ministerio. Nacido en Madrid en 1968, es Doctor en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid, especializado en Derecho Público del Estado, Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Política Territorial y Urbanística por la Universidad Carlos III de Madrid, especialidad Gestión Urbanística, y Máster en Derecho Público por la Universidad Carlos III de Madrid (mejor expediente académico y premio extraordinario).



RAFAEL ROIG, REELEGIDO PRESIDENTE DE LA FEBT

Su reelección tuvo lugar durante la celebración de la Asamblea General 2023 de la asociación balear, en la que estuvo presente la Presidenta del Govern, Francina Armengol. En la imagen, de izquierda a derecha: José M^a Cardona, Vicepresidente de la FEBT por Ibiza y Formentera; Petra Mut, Gerente de la FEBT; Isidro Bellota, Vicepresidente de la FEBT por Menorca; Francina Armengol, Presidenta del Govern Balear; Rafael Roig, Presidente de la FEBT; Catalina Cladera, Presidenta del Consell de Mallorca; Josep Marí, Conseller de Mobilitat i Habitatge del Govern Balear; Ezequiel Horrach, Presidente de la Agrupación Empresarial de Transporte de Mercancías de Baleares-FEBT; Salvador Servera, exGerente de la FEBT.



FRANCISCO JAVIER PÁEZ AYUSO, NUEVO DIRECTOR DEL INSIAT

El Rector de la Universidad Politécnica de Madrid, Guillermo Cisneros, ha nombrado a Francisco Javier Páez como Director del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil Francisco Aparicio Izquierdo (INSIA) por un periodo de cuatro años, con fecha de efectividad 19 de enero de 2023. Javier Páez ha sido elegido también el 26 de enero pasado por la Asamblea General de ASEPA como Vicepresidente 1º de esta Asociación, en sustitución de José María López. Es Doctor Ingeniero Industrial por la E.T.S.I. Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y Máster en Ingeniería de Automoción del INSIAT. Es también profesor titular de la Universidad Politécnica de Madrid y de dicho Máster. Ha desarrollado desde el año 1993 su labor investigadora en el INSIAT como Subdirector de Formación y Difusión de este Instituto, y Director de la Unidad de Accidentología y Dinámica Vehicular del mismo. Ha sido coordinador de proyectos europeos de diferentes Programas Marco de la UE y de proyectos nacionales de I+D+i.



ANTONIO GARCÍA PASTOR, PRESIDENTE DEL COMITÉ DE AUTOBUSES DE LA UITP

El Director Corporativo de Operaciones de Avanza ha sido nombrado Presidente del comité de autobuses de la Unión Internacional de Transporte Público. El nombramiento será para el mandato del período 2023-2025. Antonio García fue nombrado vicepresidente del comité de autobuses de la UITP hace cuatro años y su buen trabajo ha hecho que en las recientes elecciones llevadas a cabo para la elección de la presidencia del comité de cara el mandato 2023-2025, haya sido elegido como presidente del mismo organismo. Comenzará en el nuevo cargo a partir del 8 de junio.



SAGALÉS ADQUIERE EL 100% DE AUTOCARES J. COMASÒLIVAS

Sagalés, operador integral de movilidad, ha hecho efectiva la compra de la empresa de Osona Autocares J. Comasòlivas. Desde el pasado 2 de enero Sagalés ya es titular de la línea operada hasta ahora por esta empresa familiar, que conecta las poblaciones de Vic, Calldetenes, Sant Julià de Vilatorrada, Folgueroles y Vilanova de Sau.

Autocares J. Comasòlivas es una empresa familiar ubicada en Vic con una trayectoria de 60 años dedicados al transporte de viajeros y una flota de 5 vehículos. Además de ser concesionaria de esa línea de transporte regular, también opera servicios de transporte discrecional para escuelas, entidades culturales, empresas, clubs deportivos y particulares. Con esta compra, Sagalés reafirma su posición estratégica en la comarca de Osona donde ya es operador de varias líneas de transporte urbano e interurbano, así como de servicios de transporte escolar y empresas.



INTERBUS, NUEVO CONCESIONARIO DEL AUTOBÚS URBANO DE FUENGIROLA

El municipio malagueño comenzó el año con un renovado servicio de autobuses de la mano de un nuevo concesionario, INTERBUS, que ha introducido en la flota 8 vehículos híbridos. El autobús urbano de Fuengirola será gratuito y, entre las mejoras, además de los nuevos autobuses híbridos, cuenta con una aplicación móvil y una web para dar toda la información útil a los usuarios del servicio. La red de urbanos de la ciudad se compone de 5 rutas, una de ellas circular, con frecuencias que oscilan entre los 15 y los 30 minutos. La flota cuenta con 12 autobuses, de los que 8 son híbridos (Mercedes-Benz Citaro). De los cuatro vehículos diésel, dos son microbuses de bajo consumo.



JOSÉ ALFONSO GÁLVEZ, NUEVO GERENTE DE AUVASA

Ha sido nombrado en la reunión del Consejo de Administración. En la imagen, de izquierda a derecha, Álvaro Fernández, anterior gerente de AUVASA, y José Alfonso Gálvez, nuevo gerente de AUVASA. El nuevo Gerente de AUVASA, José Alfonso Gálvez Salinas, es Licenciado en Ciencias Ambientales, Máster en Urbanismo y Máster en Planificación, Economía y Operación del Transporte Urbano y Metropolitano. Cuenta con dilatada experiencia tanto nacional como internacional en el sector del transporte de viajeros. Dentro de la compañía, ha sido Jefe de Inspección desde enero de 2020 y ha desarrollado tareas de importante relevancia tanto relacionadas con su puesto como a nivel estructural dentro de la compañía, lo que le ha valido la obtención de un conocimiento íntegro de la empresa y de la ciudad.



ANTONIO VÁZQUEZ OLMEDO, HIJO ADOPTIVO DE ALHAURÍN DE LA TORRE

El Administrador del grupo de Autocares Vázquez Olmedo, presidente de la asociación malagueña APETAM y de la andaluza FEDINTRA ha recibido la máxima distinción de este municipio malagueño. La entrega del título tuvo lugar el pasado sábado 4 de febrero. El título fue otorgado, por unanimidad, en el Pleno de la Corporación Municipal. El alcalde de Alhaurín de la Torre, Joaquín Villanova Rueda, entregó dicho título y dedicó unas emotivas palabras tanto a Antonio Vázquez Olmedo como a su empresa.



INÉS LÓPEZ MARTEL, NUEVA GERENTE DE INSUCAR

Tras la jubilación de Pedro J. Juan Boix, Inés asume el nuevo puesto en un momento clave para Insular Carrocera S.A. (Insucar). Inés López, natural de Gran Canaria, cuenta con más de 14 años de experiencia profesional, en los que ha asumido posiciones relacionadas con las áreas de producción,

comercial y gerencia. Todo ello dentro de una misma empresa con raíces familiares, al igual que Insucar. Es Ingeniera Técnica de Telecomunicaciones y dispone de un Máster Executive en Dirección de Empresas. Está habituada al trato directo y cercano con los clientes y, de igual modo, tiene experiencia gestionando equipos, tanto en la parte más operativa o productiva como en otras áreas de gestión. Llega a Insular Carrocera, taller de servicio oficial de Grupo Castrosua para las Islas Canarias, en un momento crucial con el objetivo de desarrollar y ampliar el actual plan de negocio de la empresa ubicada en las Palmas de Gran Canaria.

JAVIER CALVARRO, DIRECTOR COMERCIAL DE KARSAN PARA ESPAÑA Y ANDORRA

Calvarro tiene más de 20 años de experiencia en el sector del vehículo industrial. Anteriormente, Calvarro ha trabajado para el proveedor de vehículos industriales y soluciones de transporte, MAN Truck & Bus Iberia, donde estuvo más de 7 años como jefe de Ventas de Autobuses Urbanos, liderando la gestión de grandes cuentas y de los concursos públicos. Entre 2004 y 2020 trabajó en Scania como director comercial de autobuses para Iberia y director gerente de la delegación Scania Canarias. Posteriormente, se incorporó a Iveco, donde desarrolló la política comercial de la marca y ocupó el cargo de responsable para Iberia. Antes de incorporarse a Karsan, fue responsable comercial de Nogebus para la introducción de los productos de IIA.



EL AUTOBÚS JARDINERA 100% ELÉCTRICO AERORAMP ATERRIZA EN ESPAÑA

La empresa española KL BUSES, S.L especializada en electromovilidad, ha lanzado recientemente en España su modelo Aeroramp, un bus jardinera 100% eléctrico para servicios aeroportuarios con el que pretende dar solución a las necesidades de descarbonización que plantean los aeropuertos españoles y que cuenta además con el respaldo de uno de los holdings empresariales asiáticos de automoción más grandes del mundo. La carta de presentación del Aeroramp está basada en su tecnología punta totalmente madura y fiable, la cual le permite operar en cualquier aeropuerto hasta 38 horas ininterrumpidas en condiciones extremas de uso diario sin necesidad de recargar y todo ello gracias a su batería CATL de última generación con capacidad hasta 338 kWh, lo que le convierte en la solución de transporte de viajeros en tierra más eficiente del mercado. El modelo Aeroramp opera con total nor-

malidad en diferentes aeropuertos internacionales. KL BUSES, S.L, con sede en Albacete y más de 400 buses vendidos en toda España está capacitado para atender cualquier demanda en este tipo de autobuses jardinera eléctricos gracias a su infraestructura asentada en España en la que cuenta con un equipo de ingeniería propio 24/7 y un almacén regulador de recambios dando soporte a cualquier problema y asegurando el suministro de piezas en un plazo máximo de 24 horas. Además, posee una red de talleres de proximidad que presta cobertura en todas las provincias españolas. Incluso, gracias a su dilatada experiencia en el sector de la electromovilidad, KL BUSES, S.L realiza labores de consultoría para adaptar este vehículo a las necesidades de cada aeropuerto, lo que asegura una solución personalizada y óptima para cada cliente de handling.



AUDIOBUS, DISTRIBUIDOR DE HIKVISION EN LA GAMA MOBILE PARA ESPAÑA Y PORTUGAL

El sistema móvil de vídeo a bordo de Hikvision está diseñado para una supervisión, programación y respuesta de emergencia más sencillas e inteligentes de autobuses, taxis, camiones y otros tipos de vehículos. Supervisa en tiempo real el interior de los vehículos y su entorno, y los posiciona con gran precisión. El sistema ofrece: cámara analógica, cámara para salpicadero, cámara de visión envolvente 360°, grabador de vídeo digital, cámara de red, grabadora de vídeo en red, así como accesorios móviles.



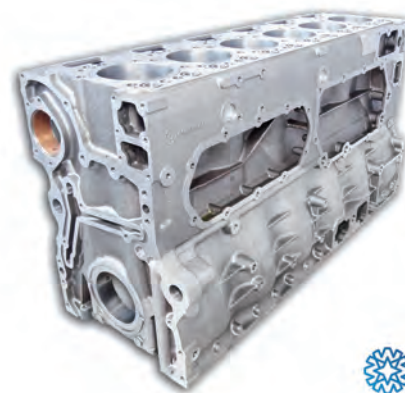
FORMACIÓN CON LOS PARTS SPECIALISTS DE DIESEL TECHNIC

La gama de productos de recambios y accesorios para automoción de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive ha experimentado un gran crecimiento. Para evitar las dudas que surjan sobre la manipulación de las piezas en el taller y evitar errores durante el montaje, el equipo de Parts Specialists de Diesel Technic ofrece numerosos cursos de formación. Es necesario un mínimo de diez participantes. Los cursos se ofrecen tanto en modalidad presencial como online. Duran aproximadamente dos horas. La participación es gratuita, y, si el horario lo permite, incluye catering.



CONTINENTAL ESPERA MAYORES GANANCIAS EN 2023

A pesar del entorno macroeconómico desafiante, Continental logró su objetivo ajustado de ventas y ganancias en el año fiscal 2022. Para el año fiscal en curso, la compañía de tecnología espera mayores ventas y ganancias. Según cifras preliminares, las ventas consolidadas ascendieron a 39.400 millones de euros en el último ejercicio fiscal (2021: 33.800 millones de euros, +16,7 %). Antes de cambios en el perímetro de consolidación y efectos del tipo de cambio, las ventas aumentaron un 12,3 por ciento. En un entorno de mercado volátil, la empresa logró un EBIT ajustado de 2.000 millones de euros (2021: 1900 millones de euros, +5,2 %), lo que corresponde a un margen EBIT ajustado del 5,0 % (2021: 5,5 %). El beneficio neto se vio influido por efectos especiales negativos que ascendieron a alrededor de 1.000 millones de euros. Las mayores tasas de interés y otros efectos relacionados con la valoración, en particular, dieron como resultado pérdidas por deterioro de más de 850 millones de euros en el sector del grupo Automoción. En relación con su actividad comercial en Rusia, Continental también deterioró activos por valor de unos 87 millones de euros como consecuencia de las sanciones impuestas. En consecuencia, el beneficio neto ascendió a 67 millones de euros (2021: 1.400 millones de euros). El flujo de caja libre ajustado fue de 200 millones de euros (2021: 1200 millones de euros).



AC MONEDERO DESARROLLA UNA NUEVA VERSIÓN DEL BLOQUE DT12 DE SCANIA

Auto Comercial Monedero ha optimizado uno de los bloques para motor más vendidos de su catálogo, el DT12 de Scania. Esta nueva versión se caracteriza por tener una nueva tapa de bancada, que suaviza la curvatura de la versión anterior, aumentando la resistencia y la vida útil del producto. Se puede encontrar en la plataforma web B2B de Auto Comercial Monedero, buscando el número de referencia Monedero: 40010000001. Esta referencia es equivalente a las originales de Scania: 1424706, 1540323, 1851982, 2027585, 1425318, 1720096 y 2055383. La nueva versión del bloque es compatible con los modelos Scania de las series P/G/R/T en camión, los autobuses Irizar PB y Century, así como con los autobuses Scania de las series K/F/N.



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.



AUTO PERIFERIA, EMPRESA DE GRUPO RUIZ, ADQUIRIÓ 13 AUTOBUSES IVECO

Estos vehículos, modelo Crossway de 15 metros, tienen capacidad para transportar hasta 105 pasajeros. Todos ellos cumplen con la normativa europea de emisiones y están equipados en la puerta central con doble rampa eléctrica y manual para personas con movilidad reducida.



AUTOCARES VÁZQUEZ OLMEDO ESTRENÓ UN NUEVO SC7 DE SUNSUNDEGUI Y VOLVO

La empresa malagueña Autocares Vázquez Olmedo, con más de 30 años de experiencia en el sector, adquiere el SC7 de Sunsundegui carrozado sobre chasis VOLVO B11R 13 metros de longitud y capacidad para 55 pasajeros.



SAIZ GARRIDO APUESTA POR EL PRESTIJ SX DE TEMSA

Marín Ayala, distribuidor de TEMSA en España, suministró una nueva unidad del modelo Prestij SX de Temsa a la empresa segoviana Saiz Garrido. El encargado de hacer la entrega fue el Area Sales Manager, José Ramón Menéndez (en el centro en la imagen). Recibieron el vehículo Juan Andrés Saiz Lobo y Juan José Saiz Garrido.

AUTOCARES GALÁN ADQUIERE UN AUTOCAR IRIZAR SOBRE CHASIS SCANIA

Es un nuevo Irizar i6S Efficient carrozado sobre el chasis Scania K 410C DC13 Euro VIe de nueva generación. Autocares Galán es una empresa familiar con más de 80 años de experiencia, que presta sus servicios desde las provincias de Salamanca y Ávila.



ROVIRA VUELVE A CONFIAR EN OTOKAR

Con la nueva unidad adquirida a Somauto, distribuidor oficial de Otokar en España, ya son cuatro autobuses de la marca en la flota del operador. Se trata un Ulyso TH de 10,10 metros. Este autobús tiene motor Cummins Euro VI, de 320 CV, y cambio automático.

AUTOCARES PUESTA DEL SOL ADQUIERE UN TEMSA PRESTIJ SX

José Ramón Menéndez, el Area Sales Manager para zona centro y norte de España de Marín Ayala (distribuidor de TEMSA en España), hizo entrega del vehículo a José Antonio Pablo, director de Autocares Puesta del Sol (a la derecha en la imagen).



¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2023

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:



V O L V O

VOLVO B13R

Plataforma premium de productividad



El nuevo Volvo B13R es una nueva y potente plataforma para autocares de primer nivel, cuyo nuevo motor ofrece un ahorro de combustible de hasta un 9%, reduciendo sustancialmente los costes operativos. Con un chasis actualizado y estable presenta un nuevo entorno de conductor envidiable con mayor comodidad y seguridad para los pasajeros. Un vehículo listo para realizar cualquier trayecto con una productividad superior.

Volvo Buses. Driving quality of life