

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

Año 29. #292.
Mayo 2023

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

EL TURISMO REGISTRARÁ CIFRAS RÉCORD EN 2023



- Entrevistas: Mateo Marcús, Gerente de la EMT de Palma, Jose Ignacio Murillo, CEO Sunsundegui y Miguel Ruiz, Presidente de ATUC •
- Otros 500 millones de euros para la descarbonización y las ZBE •
- Especial: Industria carrocera, innovación y alianzas •

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. Descúbre-lo en: man.eu/bus





RUMBO A LO DESCONOCIDO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

El sector lleva tiempo sintiendo que va a la deriva, sin tener muy claro cómo fijar el rumbo hacia su objetivo porque cada dos minutos aparece un nuevo temporal. Sin embargo, a veces hay momentos en los que las nubes parecen alejarse, al menos por un rato.

En este número hablaremos de la gran cantidad de trabajo que llegará con los turistas que se esperan para este verano, que ya han sido de récord en temporada baja, durante el primer trimestre del año. Sin embargo, a pesar de la alegría, las empresas que hacen servicios discretivos en autocar están nerviosas porque es posible que no se pueda llegar a cubrir toda la demanda. ¿Por qué? Por falta de conductores, así de sencillo.

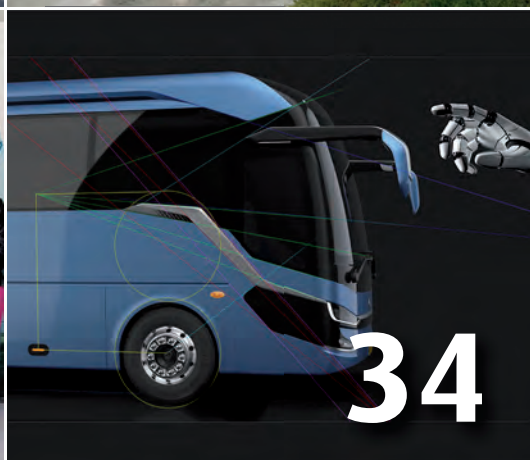
Las flotas se han envejecido bastante desde que empezó la pandemia y por eso y por el trabajo que se espera, además de que estamos en año electoral, las matriculaciones de autobús, autocar y microbús han aumentado considerablemente durante el primer cuatrimestre del año. Para que las flotas estén a punto, sobre todo aquellas que tienen más años, hay que pensar en un correcto mantenimiento. La digitalización va a ser de gran ayuda en este sentido. De ello saben mucho los responsables de Stratio, que nos lanzan consejos interesantes en este número de Viajeros. La producción de vehículos no deja de evolucionar y

pide ayudas al Gobierno para poder ofrecer no sólo vehículos de calidad sino una rápida descarbonización sin perder competitividad en una industria que es vital para la economía de nuestro país. ANFAC ya ha puesto en marcha su Hoja de Ruta 2023-2025 para seguir siendo referentes en la fabricación de vehículos.

En ese sentido fabricantes y carroceros siguen haciendo grandes esfuerzos para adaptarse al milímetro a lo que necesita el mercado. Fruto de esta filosofía es el acuerdo firmado entre Volvo Buses y Sunsundegui para producir autocares premium, el lanzamiento de la nueva versión del autobús Solaris Urbino 18 eléctrico y el lanzamiento del autocar eléctrico de King Long.

Por otro lado, la Plataforma de los Ecombustibles, pide neutralidad tecnológica en el camino hacia la descarbonización, que no todo pase por los vehículos eléctricos cuando hay soluciones que ya se podrían aplicar y que también son más limpias que el diesel tradicional.

De todas estas preocupaciones y mucho más, se hablará en la próxima edición de Global Mobility Call 2023, la mayor feria de movilidad sostenible. Allí se podrán resolver dudas e intercambiar ideas para que el camino hacia la nueva movilidad sea un poco menos complicada y dé un poco menos vértigo.



03 EDITORIAL
Rumbo a lo desconocido

12 ENTREVISTA
Mateo Marcús, Gerente de la EMT de Palma

28 REPORTAJE
Presentación oficial de Global Mobilty Call 2023

06 EN PORTADA
Récord de turismo: morir de éxito

20 REPORTAJE
Volvo carrozará sus autocares premium con Sunsundegui

34 PRODUCTO
King Long lanzará un autocar eléctrico

10 REPORTAJE
Transporte Público 2.0 con Stratio

22 ENTREVISTA
Jose Ignacio Murillo, CEO Sunsundegui

36 PRODUCTO
Solaris presenta su nueva versión del Urbino 18 eléctrico



29 REPORTAJE

Ya hay fecha para MOTORTEC MADRID

24 REPORTAJE

Innovación y alianzas carroceras

37 REPORTAJE

La plataforma de los Ecocombustibles pide más apoyo

18 ENTREVISTA

Miguel Ruiz, Presidente de ATUC



VIAJEROS
de transporte público en España y Portugal

Depósito Legal: M-23.188-1995

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Isabel Blancas Maldonado

Marketing & Publicidad: Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas: Antonio Juliá Fernández

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

Sección Oficial:

aetram **Tascabus**

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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





RÉCORD DE TURISMO: MORIR DE ÉXITO

LA ESCASEZ DE CONDUCTORES IMPEDIRÁ DAR SERVICIO A TANTOS TURISTAS COMO SE ESPERAN

EL SECTOR LO VIENE ADVIRTIENDO POR ACTIVA Y POR PASIVA, LOS OPERADORES NO VAN A PODER ATENDER LA DEMANDA DE AUTOCARES CUANDO LLEGUE LA TEMPORADA ALTA DEL TURISMO EN ESPAÑA

En el Summit de Confibus celebrado en Palma de Mallorca, icono de ciudad turística por excelencia, se habló sobre los problemas estructurales que ya hay para cubrir todos los servicios de excursiones y traslados a quienes visitan nuestro país. Esto se debe al problema de la falta de conductores. Y lo que viene es complicado de gestionar, porque se prevén nuevas cifras históricas de turistas en España para este verano.

UN PRIMER TRIMESTRE PROMETEDOR

Según los datos publicados hoy por el Instituto Nacional de Estadística (INE), en el primer trimestre del año ya ha crecido el número de turistas internacionales un 41,2%, alcanzando la cifra de 13,7 millones de visitantes. Su gasto también se ha elevado, concretamente un 44,7%. Respecto a la estancia, la duración media de los viajes de los turistas internacionales ha sido de 7,6 días, una cifra similar a la de hace un año.

¿QUIÉN NOS VISITA?

Por países, Reino Unido, que sigue liderando el mercado emisor de turistas, con 2,5 millones de visitantes, ha experimentado un importante crecimiento en el primer trimestre (46,7%) respecto al mismo período de 2022.

Francia y Alemania son los siguientes países en volumen de visitas. Francia aporta 1,7 millones (un incremento del 31,5%) y Alemania 1,6 millones de turistas (un 29,8% más).

Entre el resto de países, cabe destacar los crecimientos de los turistas procedentes de Estados Unidos (85,5% más que en el primer trimestre de 2022), que es el país que más crece, Italia (49,9% más) y Portugal (un 44,1% más).

SUS DESTINOS FAVORITOS

En el acumulado del trimestre, las comunidades que más turistas reciben son Canarias (con más de 3,7 millones y un aumento del 30,9% respecto al mismo período de 2022), Cataluña (con casi 2,8 millones y un incremento del 53,4%) y Andalucía (con casi 2,0 millones, un 46,2% más).



LA CARRETERA ES EL SEGUNDO MODO DE ACCESO MÁS USADO PARA LLEGAR A NUESTRO PAÍS TRAS EL AVIÓN

Francia y el 9,8% lo hacen de Italia. Y en la tercera comunidad de destino principal por número de turistas, Andalucía, Reino Unido es el principal país de origen (con el 26,6% del total), seguido del agregado de Países Nórdicos (10,1%). En la Comunitat Valenciana también es Reino Unido el principal país de origen de sus turistas internacionales (26,2%) junto a Francia (13,6%). En la Comunidad de Madrid es Estados Unidos el país de residencia de sus visitantes principales (13,1%), seguido de Italia (11,6%). En el caso de Illes Balears, la mayoría de sus turistas proceden de Alemania (55,5%) y de Reino Unido (13,5%).

¿CÓMO LLEGAN A ESPAÑA?

Según la Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR) publicada por el INE en marzo, la vía aeroportuaria es la que sirvió de entrada al mayor número de turistas en el primer trimestre, con 11.618.044 turistas. El segundo modo de acceso más usado para llegar a nuestro país es la carretera, con casi dos millones de visitantes (1.944.941). Por puerto la cifra es de 123.350 personas y en ferrocarril llegaron solamente 39.238 turistas.

VIAJES DE OCIO, PRINCIPALMENTE

Ocio, recreo y vacaciones fueron los motivos principales del viaje a España para 11,2 millones de turistas en los tres primeros meses de 2023. Por Negocios y motivos profesionales llegaron 1,1 millones y por otros motivos 1,4 millones.

Del total de turistas que llegaron de momento a España este año, 10,7 millones de ellos vinieron sin paquete turístico cerrado, es decir, el 78,3%, frente a los casi 3 millones de turistas que sí lo contrataron antes de llegar, el 21,7%.

Y todos estos datos, solamente del primer trimestre, en temporada baja. Por este motivo, el miedo del sector es evidente. Con

En el resto de comunidades, destaca el incremento de un 39,5% en Comunitat Valenciana (algo más de 1,6 millones de turistas). Por su parte, en la Comunidad de Madrid el crecimiento es de un 61,1% (casi 1,6 millones de visitantes) y en Illes Balears del 24,3% (casi 700 mil turistas).

Los principales países de residencia de los turistas de Canarias son Reino Unido (con el 35,2% del total) y Alemania (18,4%). En Cataluña, en cuanto al país de procedencia, el 19,5% de los visitantes llegan de



Solaris Urbino 18 hydrogen

Estamos cambiando la imagen del transporte público



Jardinera 100% eléctrica Aeroramp de King Long.

tan pocos conductores, no se van a poder cubrir la gran demanda de servicios que se espera.

LA CONTAMINACIÓN DE AEROPUERTOS Y CRUCEROS

Las ciudades con gran tráfico aéreo y gran número de cruceros que atracan en sus puertos, tienen un enorme reto por delante para que esos modos dejen de emitir que en algunos casos se pretende solucionar con la prohibición de vuelos cortos cuando exista opción por tierra o incluso la llegada de demasiados barcos a las ciudades.

En este sentido, recientemente, DIREBÚS y UNAUTO-VTC, hicieron una reclamación conjunta a la Alcaldesa del Ayuntamiento de Barcelona, Ada Colau, para que cambiase su opinión con respecto a la reducción de llegada de cruceros. Para la asociación esto “repercute directamente en la actividad de transporte discrecional que hacen la labor de continuar con las necesidades de transporte de los turistas internacionales una vez bajan a tierra para visitar los emplazamientos turísticos de la ciudad condal y alrededores”.

Mientras tanto, es posible ayudar a mejorar la calidad del aire con el apoyo de los autobuses y autocares limpios, empezando por el transporte dentro del aeropuerto, que es, como hemos visto, el mayor foco de entrada de turistas a nuestro país.

TRANSPORTE CERO EMISIONES DENTRO DEL AEROPUERTO

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 lanzamiento del Aeroramp en España representa un paso importante hacia la sostenibilidad en el transporte de viajeros en aeropuertos siendo una opción ideal para los operadores de handling que buscan reducir su huella de carbono y ofrecer un servicio eficiente y respetuoso con el medio ambiente a la vez que aseguran su operativa diaria.

En cuanto al modelo Aeroramp, cabe destacar que opera con total normalidad en diferentes aeropuertos internacionales lo que significa que los aeropuertos españoles que adopten este vehículo eléctrico podrán disfrutar de una solución probada y confiable que contribuirá a su plan de descarbonización liderado por Aena.

EL GRAN RETO DE LA MOVILIDAD CERO EMISIONES EN EL SECTOR TURÍSTICO

El segundo gran problema con el que se encuentran los operadores de servicios turísticos en autocar es encontrar vehículos que sean capaces de cumplir con las necesidades que ellos tienen tanto en carretera y largo recorrido, como en la entrada en las ciudades, muchas de ellas restringidas y con la implantación de unas 150 Zonas de Bajas Emisiones Diferentes.

Por un lado, se pide a las Administraciones locales que haya cierta homogeneidad en las normas y medidas de restricciones de paso, ya que el mismo autocar tiene que entrar al hacer las excursiones y traslados en diferentes ZBE.

Pero y qué ocurre con los vehículos cero emisiones para la carretera. Pues que de momento hay poco producto. Este año, King Long ha lanzado su autocar eléctrico también para el mercado europeo. Es el primer autobús de estas características en Clase III en nuestro mercado. Hablaremos más en detalle de él en un reportaje en este número de Viajeros.

El turismo es la primera industria de nuestro país y sin autobuses, no puede funcionar.

KING LONG HA LANZADO SU MODELO AERORAMP, UNA JARDINERA 100% ELÉCTRICA PARA TRANSPORTE DE PERSONAS DENTRO DE LOS AEROPUERTOS



CUIDAMOS DE LO QUE *SOMOS*, APOSTANDO POR LO QUE *SENTIMOS*



Sentimos, desde la experiencia, una forma propia de llevarlo a cabo ofreciendo soluciones diferentes: innovando por ti.



Somos una comunidad cuyo propósito es cuidar lo único que realmente nos motiva: las personas y sus necesidades.



TRANSPORTE PÚBLICO 2.0

AL SERVICIO DE LAS NECESIDADES ECOLÓGICAS, SOCIALES Y ECONÓMICAS CON ANÁLISIS BASADOS EN IA

LOS AUTOBUSES CIRCULAN POR LAS MISMAS CARRETERAS QUE LOS COCHES, PERO TARDAN MÁS, SON MENOS FIABLES Y CUESTAN MÁS. A PESAR DE LOS CARRILES EXCLUSIVOS PARA AUTOBUSES Y LA REDUCCIÓN DE LAS TARIFAS PARA ANIMAR A LOS CLIENTES A VOLVER A BORDO, EL PROBLEMA PARA LOS CONSUMIDORES SIGUE SIENDO: LA FIABILIDAD DEL SERVICIO

Las averías de los vehículos y los consiguientes tiempos de inactividad e interrupciones del servicio minan la confianza de los pasajeros en la fiabilidad de una ruta de autobús o incluso de toda la red de servicios. Menos incentivados a utilizar servicios de transporte público que consideran ineficaces, elegirán una alternativa. Los operadores de autobuses pierden ingresos, lo que obliga a subir las tarifas y provoca nuevas reducciones del servicio, contribuyendo a la pobreza en el transporte de quienes no tienen coche. Al mismo tiempo, la excesiva dependencia del vehículo privado por parte de quienes tienen la suerte de poder permitírselo genera contaminación y congestión de tráfico para todos. Es un círculo vicioso de declive del transporte y una situación en la que todos pierden. Encontrar una estrategia de mantenimiento que mantenga los autobuses en la carretera

y en servicio, llevando a los pasajeros donde necesitan estar, cuando lo necesitan, es la respuesta al problema del uso de los autobuses.

ENCONTRAR LA ESTRATEGIA DE MANTENIMIENTO ADECUADA

Ante el aumento de los costes del combustible, la interrupción de las cadenas de suministro, la escasez de materiales y la inminente y costosa transición a los vehículos eléctricos, muchos operadores de flotas ya han intentado ampliar el ciclo de vida de los componentes de los vehículos para mejorar la fiabilidad, reducir los tiempos de inactividad, disminuir el gasto en mantenimiento y proteger los flujos de ingresos. El principal reto para los equipos de servicio reside en equilibrar la seguridad y la fiabilidad con la necesidad de mantener bajos los costes. Se trata de un rompecabezas que cada operador de transporte aborda de forma diferente. Las estrategias van de reactivas a preventivas y predictivas, pero no todas cumplen el ideal de tiempo de inactividad cero, prevención de fallos y reducción de costes.

Tomemos como ejemplo el mantenimiento reactivo, en el que las reparaciones se realizan cuando ya se ha producido un problema. Si bien esto ahorra dinero en el mantenimiento preventivo, lamentablemente las reparaciones de emergencia que implican un aviso con poca antelación, un envío más caro de

las piezas y, potencialmente, el alquiler de un autobús de sustitución pueden acabar siendo aún más costosas. Además, retirar el autobús de la carretera e interrumpir las rutas de servicio no mejora la experiencia del cliente.

El mantenimiento preventivo, basado en estimaciones de cuándo puede producirse un fallo, puede ayudar a prolongar la durabilidad de un vehículo con revisiones periódicas. Sin embargo, no optimiza los costes y hace que se invierta más tiempo en reparar un vehículo cuando podría no ser necesario, lo que de nuevo repercute en el servicio prestado al cliente al mantener los autobuses fuera de la carretera.

ANÁLISIS BASADOS EN IA

El enfoque más avanzado para lograr la fiabilidad es el mantenimiento predictivo. Al aprovechar la recopilación y el análisis automatizados de los datos de los vehículos mediante IA, los gestores de mantenimiento obtienen información procesable y en tiempo real sobre los componentes individuales de los autobuses. El mantenimiento y las reparaciones pueden programarse con mayor precisión, lo que contribuye a una mejor utilización de la flota y al ahorro de costes. Pero lo más importante es que, al prevenir los fallos de los equipos, las averías de los vehículos pueden prevenirse para reducir el tiempo de inactividad y proteger tanto los ingresos como la experiencia del cliente.

A diferencia del enfoque preventivo, el mantenimiento predictivo también puede tener en cuenta las variaciones naturales entre los vehículos asignados a diferentes rutas, ahorrando tiempo en inspecciones visuales. Por ejemplo, un autobús urbano frena con más frecuencia que un vehículo interurbano de largo recorrido. El mantenimiento predictivo con IA significa que los operadores de autobuses pueden depender de algoritmos para detectar patrones en los datos recopilados y predecir cuándo será necesario sustituir las pastillas de freno. Al saber cuándo será necesario sustituirlas, las piezas pueden pedirse al por mayor y



el mantenimiento puede programarse durante los periodos de menor actividad. De este modo se reducen los costes asociados a la sustitución no planificada o preventiva de piezas, así como el tiempo de inactividad y el impacto operativo asociado.

A pesar de la idea errónea de que la IA sustituye a las personas, una solución de mantenimiento predictivo basada en IA no elimina la necesidad de contar con equipos de servicio sólidos y experimentados. Por el contrario, permite digitalizar tareas repetitivas y mundanas que consumen mucho tiempo y son propensas a errores. La automatización de tareas como lecturas del cuentakilómetros, comprobaciones del refrigerante, cambios de aceite, etc., libera a los equipos para realizar tareas de mayor valor que contribuyen más a la red. Además, el sistema puede alertar proactivamente a los ingenieros de posibles riesgos, lo que permite mejorar la planificación de las intervenciones.

ELEGIR LA MEJOR RUTA

Aunque el mantenimiento reactivo puede suponer un ahorro de costes a corto plazo, conducirá inevitablemente a un gasto excesivo en reparaciones de emergencia. El mantenimiento preventivo es más eficaz para mantener bajos los costes y minimizar los tiempos de inactividad no programados, pero puede requerir muchos recursos y tiene múltiples limitaciones. Para lograr un tiempo de inactividad cero, aumentar la fiabilidad y, por tanto, la confianza de los clientes en los servicios de autobús, los operadores deben recurrir a estrategias de mantenimiento predictivo proactivas basadas en IA. Mediante el uso de datos y análisis para crear un sistema de alerta temprana de fallos en los equipos o vehículos, se puede optimizar el tiempo de detección y permitir una intervención temprana y estrategias eficaces de mitigación de riesgos. El mantenimiento predictivo representa la única forma de minimizar con precisión los tiempos de inactividad imprevistos, al tiempo que se ahorra dinero en recursos y se evitan las reparaciones de emergencia.

Garantizar la fiabilidad del servicio y conseguir que los ciudadanos vuelvan a utilizar el transporte público no sólo supondrá un aumento de los ingresos para los operadores, sino que también será crucial para frenar la dependencia del automóvil. Un mantenimiento predictivo basado en la inteligencia artificial, responderá a las necesidades ecológicas, sociales y económicas de las generaciones futuras.

UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FIABLE HACE TRES VECES MÁS PROBABLE QUE LAS PERSONAS PUEDAN ACCEDER A SERVICIOS VITALES Y, POR TANTO, QUE VUELVAN A UTILIZARLO



NUNO MENDES
STRATIO AUTOMOTIVE



“HEMOS RENOVADO MÁS DEL 90% DE LA FLOTA EN 5 AÑOS. NUESTRA APUESTA AHORA ES LA FLOTA 0% EMISIONES”

MATEO MARCÚS, GERENTE DE LA EMT DE PALMA

EN 2009, LA EMT DE PALMA COMPRO SUS PRIMEROS 12 AUTOBUSES DE GAS. DESDE ENTONCES, LA EMPRESA HA AUMENTADO LA PLANTILLA, HA PUESTO EN MARCHA SU PLAN DE RENOVACION Y AMPLIACIÓN DE FLOTA, SIENDO AHORA UNA DE LAS MAS PUNTERAS DE ESPAÑA, Y ESTA ENTRANDO DE LLENO EN LA DIGITALIZACION INTEGRAL DEL SERVICIO



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

Cómo es la estrategia de compras de propulsores alternativos en EMT Palma?

Cuando llegué en 2015, teníamos 175 autobuses, en su mayoría de unos 15 años de antigüedad. Nos lanzamos al proceso de renovación de flota y nuestra idea era incorporar 33 autobuses cada año durante los tres siguientes (2016, 2017 y 2018), pero, desde 2009, no se había adquirido nueva flota. Era complejo arrancar de nuevo los procesos de compra. Nos reunimos en Madrid, en el Ministerio, y fuimos el primer proyecto, junto con MetroGuagua de Las Palmas, que entró directamente a financiar el Banco

Europeo de Inversiones. El BEI solo habla contigo si tienes un proyecto de más de 50 millones de euros y este aporta, como mucho, el 50%; el otro 50% lo tienes que buscar en la banca comercial.

Nuestro proyecto tenía por objetivo adquirir hasta 200 autobuses en 8 años. Esta renovación suponía una inversión de 60 millones de euros. Lo que hicimos fue una apuesta por vehículos de gas natural, que son entre un 15 y un 20% más caros que un coche diesel y, por tanto, necesitábamos ayuda para esa transición energética hacia un vehículo más limpio, de menos emisiones. El plan era adquirir una flota de Euro6 para retirar los Euro2.

El BEI nos aportó 15 millones hasta 2019 y otros 15 millones después de ese año. El acuerdo marco incluyó la compra de hasta 100 autobuses de gas natural o más limpios. Para la empresa suponía un endeudamiento muy importante. Clasificamos cuatro empresas (Mercedes-Benz, Scania, Iveco y MAN) para diferentes tipologías de vehículos (12 metros, 15 metros y 18 metros).

En paralelo, tuvimos que hacer una inversión muy importante en una estación de gas para poder cubrir las necesidades de la nueva flota, que para una

EMT mediana o pequeña no es un proyecto sencillo. La primera fase costó 2.250.000 €. Ahora estamos ejecutando la segunda fase, que supondrá ampliar en otros 500.000 €, hasta 2.750.000. Esto, repartido entre 100 buses, como era la idea inicial, te sale a 22.500 € más por bus; ahora, con 160 buses de gas, el proyecto gana en eficiencia. Eso, con el precio del gas de los años 2018 y 2019, lo recuperas en un periodo entre 18 y 24 meses. Ahora, con la guerra de Ucrania, se ha dado la vuelta, pero dicho precio ya está volviendo a ser razonable.

En diciembre de 2021, después de recepcionar los 100 buses GNC, encargamos otros 44 nuevos autobuses de gas de 18 metros de Scania. Son articulados, más adecuados para después del COVID. Hemos percibido que los usuarios quieren más espacio. Nosotros aspiramos a que la mitad de nuestra flota sea de alta capacidad para dar servicio a los principales corredores de nuestra red de líneas.

Ahora contamos con 144 autobuses de gas nuevos, 84 de alta capacidad, más los 12 primeros del 2009, que siguen en operación. Además, a estos hay que sumar 4 minibuses de 8 metros, también de gas natural, para hacer servicios "Bus de Barri". Nuestra flota GNC suma, a día de hoy, 160 unidades y operamos diariamente 190 buses.

¿Cómo estáis aplicando la transición energética en la EMT Palma?

A finales de marzo nos han llegado los 5 primeros autobuses Solaris de hidrógeno y también hemos recibido el primero de los 12 autobuses eléctricos ie Tram comprados a Irizar. Las otras 11 unidades llegarán en breve, entre junio y julio. En total, contaremos con 17 unidades de Zero Emisiones y esperamos, con los nuevos fondos Mitma de este año, seguir ampliando esta flota con 20 más articulados eléctricos y de hidrógeno.

Esta nueva flota 0% emisiones nos permitirá retirar coches diesel. Por el momento mantenemos 33 en servicio y conservamos otros 33 de retén.

Las unidades de gas, eléctricos puros y de hidrógeno sumarán 177 coches este año. Cuando llegué, la flota tenía 160 autobuses en servicio. Hemos conseguido renovar toda la flota con energías limpias para dar ya, a partir de ahora, prioridad a la flota 0% emisiones.

Otro objetivo de estos últimos años ha sido ampliar el número de autobuses en servicio para poder abastecer la reestructuración de la red de líneas, pasando de esos 160 a 190 buses en servicio. Con la reforma de líneas, hemos conseguido ampliar la oferta de plazas en un 33%.

¿Cómo es esa gasinera y cuántos vehículos pueden repostar al día?

EMT DE PALMA EN CIFRAS

- TIPO DE SERVICIOS QUE REALIZA: URBANOS
- FLOTA TOTAL: 220 VEHÍCULOS
- PROPULSIONES ALTERNATIVAS: 177
(160 DE GAS, 12 ELÉCTRICOS Y 5 DE HIDRÓGENO)
- EDAD MEDIA: 4 AÑOS
- ADAPTACIÓN PMR: 100%
- NÚMERO DE LÍNEAS REGULARES Y A DEMANDA: 48
- NÚMERO DE PARADAS: 969
- PERSONAL EN PLANTILLA: 808 PERSONAS

Al poner en marcha el plan de renovación de flota, decidimos tener nuestra propia gasinera. Cuando no teníamos gasinera, desde 2009 hasta 2020, teníamos que ir a repostar a una gasinera que abastecía a toda Mallorca y que estaba a dos kilómetros y medio. Eso suponía 20 minutos para recargar un vehículo y un conductor toda la noche.

Antes de ponerla en marcha, visitamos la estación de Sanchinarro de la EMT de Madrid y decidimos que nosotros montaríamos una propia. Hemos ampliado los cuatro puestos para recargar diesel con otros 4 de gas más otros 2 puestos detrás, y ampliable a otros 2 más. Tanto en los autobuses de gasóleo como en los de gas, el conductor tarda 4 minutos en repostar.

Como hay cuatro carriles de carga, se pueden repostar a la vez cuatro autobuses, lo que supone que la media de carga es de un vehículo por minuto. Tuvimos que duplicar la potencia eléctrica. Pusimos un nuevo compresor y un nuevo transformador, y también fuimos previsores de cara a las futuras compras de autobuses eléctricos de batería y los de hidrógeno.

Como tenemos dos compresores, cada uno de ellos carga 50 coches entre las 8 de la tarde y la 1 de la mañana.



INVERTIR EN PROYECTOS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ES FUNDAMENTAL PARA LA PREDICCIÓN DE LA DEMANDA Y MEJORAR LA CALIDAD DEL SERVICIO

También hay un retén de botellas por si hay que cargar fuera de las horas habituales, que permite la recarga de entre 20 y 30 autobuses. En esta segunda fase de ampliación, tendremos un tercer compresor, porque ya tenemos una flota de 160 vehículos de gas.

En nuestras instalaciones contamos también con un generador que produce electricidad a partir del gas natural. Esto nos permite que, cuando los compresores arrancan, como tienen gran potencia, nuestro generador de gas natural se enciende y genera electricidad para alimentar los compresores. Además, produciendo nuestra propia electricidad, optimizamos costes y evitas también la dependencia de la red.

Buscamos tener sistemas redundantes para garantizar siempre que podemos cargar nuestra flota y, además, no ser dependientes de una empresa energética, que es el gran problema que está teniendo la transición a la electromovilidad. Ha sido un proceso muy complejo, pero hemos aprendido mucho.

¿Qué ha supuesto la incesante subida del precio del gas para ustedes?

Nosotros gastábamos unos 6 millones de litros de gasoil, que costaban unos 6 millones de euros. En nuestro estudio presentado al BEI, solo renovando la mitad de la flota bajábamos a 3 millones para diesel y 1,5 millones para gas. Con lo cual, con 100 coches de gas, planeábamos ahorrar 1,5 millones de euros. Pero este ahorro en el 2022, obviamente, no se ha producido.



Presentación oficial de los 5 autobuses de hidrógeno Solaris de la EMT de Palma.

Durante el 2022, tanto el GNC como el gasoil se han encarecido exponencialmente por la guerra y la especulación. Su precio ha oscilado mucho. No sé cuál será la evolución del precio del gas natural, pero cuando se estabilice se prevé que vuelva a ser como siempre, aproximadamente un 33% más barato que el diesel.

Acaban de recibir sus primeros autobuses de hidrógeno. ¿Cómo podría valorarlos?

Es importante destacar que esta nueva flota de hidrógeno ha sido posible gracias al proyecto europeo Green Hysland, formado por una agrupación de empresas y entidades públicas que tienen por objetivo conseguir que Mallorca sea una isla neutra en emisiones y sirva de piloto para otras islas de Europa, más otras dos islas de otros continentes agregadas también al proyecto.

Nos ha permitido la adquisición de vehículos Solaris, y ya están en circulación real. Los tenemos en diferentes líneas para ver las autonomías, consumos, comportamiento en distintos recorridos... Estos autobuses generan en circulación su propia electricidad a partir del hidrógeno.

Como un eléctrico, gasta más en una ruta con pendientes de subida y recupera mucho en la frenada o en bajada. Cuantas más paradas tiene la línea, más autonomía puede ofrecer, porque más recupera en la frenada. En autopista no recupera nada, pero, a diferencia del bus eléctrico puro, tiene más autonomía por las características propias de la tracción a partir de hidrógeno. Estamos acabando de analizar en qué servicios funciona mejor.

La recarga es otra ventaja importante. Necesita sólo entre 10 y 15 minutos. Si en el futuro ampliamos esta flota, los tiempos se reducirían hasta los 4 o 5 minutos, como en los vehículos GNC. Pero, para llegar a este punto, ya estaríamos hablando de una hidrogenera con gran capacidad de compresión.

¿Y los vehículos eléctricos?

Acabamos de arrancar hoy. Tenemos un autobús eléctrico y un cargador. Como hemos comentado, en breve recibiremos 11 buses ie Tram de Irizar y ampliaremos hasta 12 los puntos de recarga, justo al lado de las placas solares. Tardarán en cargar algo más de 4 horas.

En laboratorio, estos buses llegan a tener una autonomía de 20 horas, pero hay que tener en cuenta la orografía de cada línea, el clima, etc. Su rango de autonomía en circulación real alcanza de sobra las 16 horas (dos turnos de conducción), que es la autonomía necesaria para algunas de nuestras líneas. Habrá que estudiar la evolución de las baterías y su degradación en los próximos años.

¿Y en cuanto al autosuministro para los vehículos eléctricos?

Para 2025 seremos autosuficientes en energía eléctrica gracias a los paneles solares que instalamos en

el año 2000. Ahora estamos vendiendo a la red nuestra producción, pero cuando venza el contrato vigente que firmamos, nuestra instalación eléctrica nos permitiría cargar los 12 buses eléctricos que hemos comprado y complementar los 5 de hidrógeno si fuera necesario. El grueso principal de nuestra flota usa gas natural, pero en tres, cinco o siete años, se deberá decidir si electrificamos la flota con eléctrico puro o con hidrógeno.

Vamos ahora probando estos vehículos. Por el momento, la idea es tener un mix de ambas tecnologías. Donde no funciona bien el eléctrico puro, se puede usar el bus de hidrógeno, que ofrece más autonomía. La industria dice que, en dos o tres años, habrá otra nueva generación de baterías. Estamos esperando, a la expectativa de las próximas innovaciones en el sector.

¿Cómo es la nueva red de la EMT de Palma?

El cambio de flota ha sido fundamental para realizar un cambio profundo de la red de líneas de la EMT Palma. Ha sido la reestructuración de líneas más importante que se ha hecho en la EMT de Palma en los últimos 20 años, puesta en marcha el 19 de diciembre de 2019, que nos ha permitido ofrecer un 33% más de plazas a nuestros clientes.

Hemos modificado la red para optimizarla, simplificando líneas y creando nuevas. Por ejemplo, hemos acortado algunas que históricamente habían sido muy largas. Nuestra ciudad tiene una composición radial y hemos introducido el concepto de 12 corredores en las grandes vías, por los que pueden circular vehículos articulados de gran capacidad y acoger el gran crecimiento de demanda. Estos corredores son el metro que Palma no tiene. Las frecuencias son, en hora punta, de cerca de 5 minutos, 10 minutos de media y nunca superiores a 15 minutos en las horas valle.

Hicimos un cambio de red, un cambio en los sistemas de información y también un cambio de la información en las paradas. Esto fue antes del COVID. Será este verano cuando pongamos realmente a prueba toda esa revolución que quisimos hacer en diciembre de 2019, después de conseguir superar nuestra barrera de 43 millones de pasajeros. No pudimos medir el efecto real de estos cambios, porque en 2020 y 2021 no tuvimos veranos normales, que es cuando tenemos nuestros picos de demanda, y en 2022 estuvimos, como todos, afectados por la variante Omicron y tampoco acabó de ser una temporada turística al 100% normal. Este año será diferente. La temporada turística habitual de Palma dura unos ocho meses, de marzo a octubre, ya ha arrancado con fuerza y ya se han empezado a notar las mejoras que hemos aplicado.

¿Cómo les afecta la gratuidad del transporte público aprobada por el Gobierno?



Un ie tram de Irizar e-mobility es la primera de las 12 unidades eléctricas de la EMT de Palma. Foto: Ayuntamiento de Palma.

Este año, desde el 1 de enero, el transporte público para los residentes de Baleares, como en Canarias, es gratuito. En ambos casos, como estamos enmarcados en el factor de insularidad, se puso una partida presupuestaria ad hoc. A Baleares llegaron 43 millones de euros para repartir en toda nuestra Comunidad Autónoma, en las diferentes islas, tanto en transporte urbano como interurbano. Estamos relativamente tranquilos, pues a la EMT tienen que llegar algo más de 21M €, aunque aún no hemos cobrado. En los próximos meses, espero que quede todo resuelto. Lo que estamos haciendo es tirar de la dotación municipal anual estos primeros meses, a la espera de que llegue ese dinero complementario.

El transporte público, sobre todo el urbano, ha estado históricamente infrafinanciado. Por ello, es importante que se apruebe y se aplique cuanto antes la nueva Ley de Movilidad Sostenible, en la que ya se recoge que vamos a pasar de aproximadamente un 7% de financiación al entorno del 21%, el triple. Esto nos va a permitir planificar con mayor holgura y capacidad. Toda nuestra apuesta de renovación de flota tiene una vertiente financiera que hemos resuelto incrementando las tarifas a los no residentes, a los usuarios puntuales y visitantes. En 2018 se subió especialmente en las líneas del aeropuerto y del puerto en el servicio especial de cruceros que ofrecemos y el billete sencillo ya en 2020. Eso, más las ayudas europeas, nos han permitido asumir el coste de la renovación y toda la inversión realizada de forma equilibrada.

¿Podrá acogerse para sus proyectos a las ayudas de los fondos Next Generation?

Sí, en las compras de autobuses eléctricos y de hidrógeno y los proyectos de digitalización. En la primera edición de estos fondos hemos obtenido para la EMT más de 15 millones y en la segunda, más de 9 millones. Va a suponer un gran impulso nunca visto para el transporte público de Palma y un acelerón sin igual a todos los proyectos que ya son una realidad y que teníamos en cartera para dentro de 3 / 5 años.

**NUESTRA HIDROGENERA SERÁ PÚBLICO-PRIVADA,
PERO ESTARÁ DENTRO DE NUESTRAS COCHERAS**



Precisamente, hemos comprado en 2022 el doble de autobuses eléctricos de los que pensábamos adquirir en un principio. Contamos también con otros proyectos que hemos podido ampliar gracias a estos fondos, otras mejoras importantes que teníamos planteadas, como la reforma integral de las principales paradas de buses de la ciudad; tanto la obra urbana, la marquesina y digitalización, que se traducirá en mejoras fundamentales en accesibilidad y optimización de tiempos en los recorridos para conseguir un transporte público más eficiente, accesible y competitivo.

Las nuevas paradas estarán acompañadas del recrecimiento de las aceras para que el autobús no tenga que desviarse del carril al detenerse en lugar de meterse en un hueco dentro de la acera. La prioridad debe ser para el transporte público en la circulación de la ciudad. El despliegue de rampa también será más sencillo. En este recrecimiento cabrá una marquesina que hará la espera más amable.

Vamos a modificar nuestras marquesinas para que sean más accesibles y ampliaremos de manera considerable el número de estas en la ciudad para ofrecer un servicio más comfortable. Las nuevas pantallas de paradas van a ser full color, estrenamos en primera mundial este nuevo modelo de Hanover con 229 unidades que funciona por wifi 5G. Iniciamos también un proyecto de inteligencia artificial en las paradas para poder mejorar la predicción de la demanda, e intentar saber los PMR que hay en paradas...

Contamos también con otros proyectos de mejora de información al usuario, gestión de procesos, análisis de datos, monética digital... una renovación casi total de los servicios digitales de la empresa.

Están ustedes dentro del proyecto Innobus-Tur. ¿Cómo participa EMT Palma?

Cuatro empresas lideramos este proyecto con sus respectivos ayuntamientos: Dbus (San Sebastián), EMTSAM (Málaga), Guaguas Municipales (Las Palmas de Gran Canaria) y EMT Palma (Palma). Todas somos operadores de tamaño medio y tenemos alguna particularidad en cuanto a un área de innovación. Nos unimos porque es un proyecto de innovación para el autobús urbano en ciudades españolas que tienen un importante componente turístico.

En este caso, el Mitma lo ha hecho muy bien. Las ayudas para innovación siempre venían después de las de renovación de flotas. Con los fondos Next Generation, el Ministerio ha financiado hasta el 90% de los proyectos. Nosotros hemos aprovechado para lanzarnos a la digitalización completa de la empresa. Estamos cambiando los sistemas de comunicación y los backups de la empresa, y todo lo que tiene que ver con la información al usuario (aplicaciones para móvil, letreros electrónicos, monitores en los buses, pantallas en parada...). También estamos empezando a invertir en proyectos de business intelligence y de inteligencia artificial.

¿Y cómo son las máquinas de recarga y venta de billetes en parada?

Hasta hace poco, teníamos 11 máquinas de venta en calle, que permitían recargar la tarjeta ciudadana / monedero, incluso con tarjeta Visa, pero poco más. Gracias a los fondos Next Generation, las estamos cambiando y ahora pasaremos a 25 unidades, de las que ya hemos instalado las 6 primeras. Estas máquinas también permiten comprar billetes sencillos, bonos de diez viajes y pagar tanto en efectivo como con tarjeta bancaria. Cuando se vuelva a pagar el transporte público, también se podrá recargar nuevamente la tarjeta monedero / ciudadana del Ayuntamiento.

Otro proyecto que hemos iniciado es la virtualización de nuestra tarjeta monedero. Se podrá hacer la recarga en internet con una pasarela de pago, permitirá crear perfiles y cobrar a mes vencido, aplicando las tarifas más baratas, o generar diferentes tipos de bonos para los visitantes... Queremos ponerla en funcionamiento a finales de 2024.

Con todos estos cambios, estamos mejorando la experiencia de nuestros pasajeros y la calidad del servicio de manera muy sustancial, situándonos a la vanguardia del siglo XXI en pocos años.

Descubra nuestras soluciones
de movilidad urbana 100 % eléctricas



e-CENTRO C

Hasta 32 pasajeros
6,60 m



e-KENT C

Hasta 108 pasajeros
10,80 m – 12 m – 18 m

La electromovilidad de OTOKAR
para responder a los nuevos retos urbanos

electric DRIVE



100 %
eléctrico



Cero emisiones
contaminantes



Cero emisiones
contaminantes

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid)
Tél : +34918954301
www.otokar-somauto.com

Otokar



“VAN A TENER QUE INCREMENTARSE SERVICIOS Y CALIDAD SI QUEREMOS UNA VERDADERA MOVILIDAD SOSTENIBLE”

MIGUEL RUIZ, PRESIDENTE DE ATUC

ESTE AÑO EL CONGRESO DE ATUC SE VA A CELEBRAR DENTRO DEL DE LA UITP, QUE TENDRÁ LUGAR EN EL RECINTO FERIAL DE BARCELONA, BAJO EL LEMA “LA CIUDAD DE LAS PERSONAS”

Qué temas tocará principalmente el Congreso de ATUC 2023?

Dado el buen funcionamiento del formato que estrenamos el año pasado en Madrid, con una sesión previa con sesiones técnicas paralelas de autobús y modos ferroviarios, nos hemos animado a repetirlo este año. Por lo tanto, el día 5 de junio, en el caso de los buses hemos previsto dos mesas redondas: una sobre la electrificación de flotas y cuál es la composición futura ideal de las mismas a la vista de la complicada situación actual en relación con tecnologías, bio-combustibles, normativa, etc. y otra sobre el “estado del arte” en la conducción autónoma, una solución tecnológica que inexorablemente sigue avanzando. Por su parte, para el sector ferroviario tendremos una primera mesa en la que se tra-

tará el tema de la eficiencia energética y otra en la que se intercambiarán conocimientos sobre la optimización de la operación.

Ya en la jornada principal, el día 6, contaremos con la participación de Pere Navarro, director general de Tráfico, que compartirá con nosotros su visión del papel del transporte colectivo en la movilidad de la ciudad y con una intervención, que promete ser muy interesante, de Renée Amilcar, responsable de los transportes de Ottawa, en Canadá. Cerraremos ese día con una mesa redonda sobre casos de éxito en la implantación de zonas de bajas emisiones, que contará con la participación de representantes de los transportes públicos de Barcelona, Bruselas, Londres y Milán.

¿Cómo sigue evolucionando la demanda del transporte público tras la pandemia?

Afortunadamente, e impulsados por los descuentos a los abonos y títulos multiviaje, se están alcanzando por fin los niveles de pasaje prepandemia, con importantes cambios, eso sí, en los patrones de movi-

lidad de la ciudadanía, tanto en las modificaciones de las horas punta como en los incrementos de volumen en los fines de semana.

¿Qué efecto ha tenido la reducción de las tarifas en las cuentas de los operadores?

Desgraciadamente, los descuentos en las tarifas han tenido un triple efecto: por un lado ha habido un incremento en el uso de bonos y títulos multiviaje, lo que supone una subida en los ingresos, pero por otro lado se ha producido un desplazamiento de las compras hacia ese tipo de títulos en detrimento de los billetes sencillos, a la vez que las empresas se han visto obligadas a adelantar los más de 600 millones, en los que, grosso modo, se puede cuantificar el dinero que tienen que adelantar por los seis meses de descuento antes de que pague la administración central y las comunidades autónomas. Si tenemos en cuenta el alto precio relativo del dinero, esta promoción al usuario también ha supuesto un coste adicional al operador.

¿Han solicitado un nuevo fondo de rescate?

Por supuesto que lo hemos solicitado, como así lo hicimos durante todo el año pasado, durante el cual se produjo un fortísimo incremento de los costes sin haber alcanzado los niveles de ingreso de 2019. Si bien en 2020 la administración central se avino a un fondo de rescate de 400 millones, ni en el año 2021 ni en 2022 ha habido forma humana de que consideraran imprescindible el saneamiento de la situación financiera de nuestras empresas, máxima si tenemos en cuenta que en un futuro inmediato van a tener que incrementar sus niveles de servicio y la calidad del mismo si realmente entre todos queremos una verdadera movilidad sostenible como solución a los problemas generados por el modelo actual. Por todo ello, estimamos que la cantidad para los años 2021 y 2022 no debería ser menor de los 500 millones de euros.

La Ley de Movilidad Sostenible sigue sin aprobarse. ¿Cree que verá la luz a final de año, tras las elecciones? ¿Qué va a suponer para el transporte urbano esta ley?

Nosotros todavía mantenemos la esperanza de que la ley salga adelante, aunque con casi mil enmiendas, ciertamente no se le han puesto fácil a los diputados de la Comisión de Transportes y Movilidad. Creemos que pese a ser una ley básica, aporta una estructura muy importante para la planificación de la movilidad colectiva en nuestro país, dotándonos de una estructura y una asignación de responsabilidades para la financiación de los sistemas de transporte público.

En cuanto a la Financiación de los servicios de transporte urbano, hay que recordar que la Ley dice que podrá alcanzar hasta un 25 % de las necesidades de las empresas, es decir, tres veces más de lo que el Estado aporta actualmente al sistema en su conjunto. Por lo tanto, mantenemos la esperanza de que España se ponga por fin a nivel europeo.



¿Qué porcentaje de la flota de urbanos de España se mueve con energías limpias? (gas, eléctricos, hidrógeno)

La suma de todas estas tecnologías ronda en torno a los 3.000 vehículos en todo el país, aunque su peso en el total de las flotas está aumentando a una velocidad considerable, actualmente situándose en torno al 25% del total.

¿Qué opina sobre nuevas propulsiones como el biometano o los ecocombustibles?

Todos los operadores están muy comprometidos con la descarbonización de las ciudades. En cualquier caso, y teniendo en cuenta que estos combustibles son neutros desde el punto de vista del carbono, nuestra asociación es partidaria de que estén a disposición de aquellos operadores que consideren conveniente su utilización. Hay que tener presente además dos variables importantes: no todos los operadores lo hacen en ciudades grandes con presupuestos astronómicos, además de que con la crisis consecuencia de la guerra en Ucrania se ha demostrado que la dependencia de una única fuente de energía puede ser estratégicamente peligrosa.

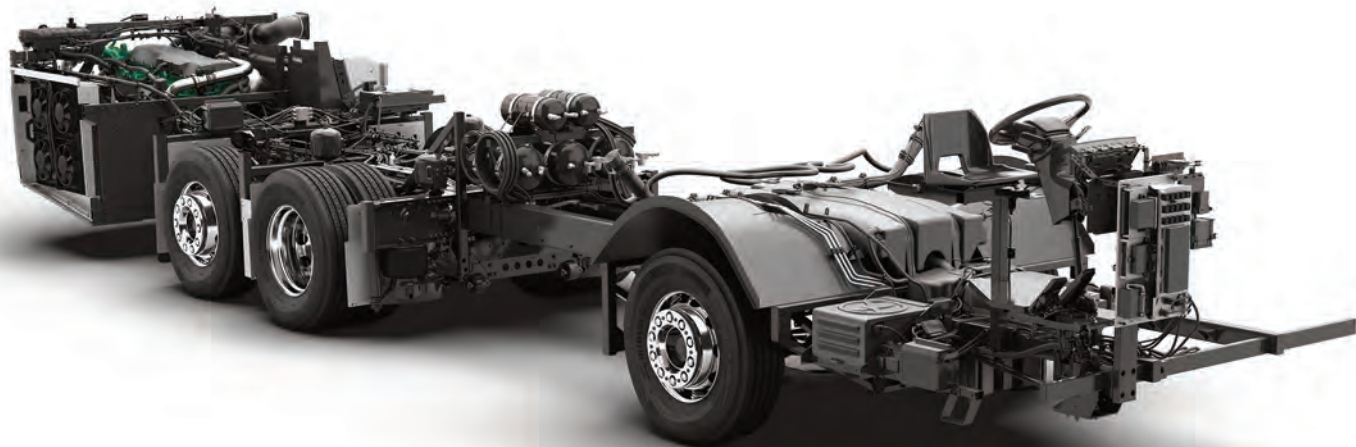
¿Qué nivel de digitalización tienen nuestros operadores de autobuses urbanos?

Los niveles de tecnología de nuestros operadores y en general la calidad de los servicios operados por ellos es muy alta si nos comparamos con los países más avanzados del mundo. Puede parecer una afirmación soberbia pero modestamente es la realidad. En tanto en cuanto la digitalización supone mejoras importantes, tanto en la eficacia como en la eficiencia de los operadores, todos ellos están embarcados en programas ambiciosos en este campo, contando adicionalmente con la ayuda de los conocidos fondos Next Generation de la UE.

¿Están ya dando fruto los Fondos Next Generation entre los asociados de ATUC?

Sí, sin duda. Como decía anteriormente, una parte importante de los fondos se está utilizando en la digitalización de la gestión de flotas, mejoras en los sistemas de pago, coordinación semafórica... a la vez que se han adquirido en la primera fase de los mil millones de euros más de 700 vehículos, en su mayoría eléctricos, demanda que curiosamente se está encontrando con ciertos retrasos a la hora de las entregas.

LA SUMA DE AUTOBUSES URBANOS DE GAS, ELÉCTRICOS E HIDRÓGENO "RONDA LOS 3.000 VEHÍCULOS EN TODO EL PAÍS, AUNQUE SU PESO EN EL TOTAL DE LAS FLOTAS ESTÁ AUMENTANDO A UNA VELOCIDAD CONSIDERABLE, ACTUALMENTE SITUÁNDOSE EN TORNO AL 25% DEL TOTAL"



Chasis Volvo B13R Euro 6 6X2 RHD.

VOLVO BUSES CARROZARÁ SUS AUTOCARES PREMIUM CON SUNSUNDEGUI

LA MARCA DEJARÁ DE PRODUCIR AUTOBUSES Y AUTOCARES COMPLETOS PARA EUROPA

TRAS SU DECISIÓN DE CARROZAR SUS AUTOBUSES ELÉCTRICOS URBANOS E INTERURBANOS CON EL CARROCERO MCV, AHORA ANUNCIA QUE SUS AUTOCARES PREMIUM SERÁN CARROZADOS POR SUNSUNDEGUI

El pasado mes de marzo, Volvo Buses lanzaba una bomba informativa: dejará de producir vehículos integrales para Europa. La marca da un giro de timón y cambia su modelo de negocio en Europa para aplicar el mismo modelo exitoso que tiene en otros mercados, como hizo con el chasis para autobús eléctrico Volvo BZL fuera de Europa. La compañía considera que esto le dará una estructura más ágil, mayor flexibilidad y la capacidad de cumplir mejor con los requisitos de cada mercado y las demandas de los clientes.

Esto significa que Volvo Buses centrará su producción en chasis y, junto con carroceros externos, ofrecerá a los clientes en Europa una gama completa de autobuses urbanos e interurbanos, así como autocares para el segmento premium. A pesar del cambio de modelo, Volvo Buses afirma que continuará brindando servicio y soporte completos a la flota existente, así como a la nueva oferta.

Ha decidido cerrar su fábrica de carrocerías en la ciudad polaca de Wroclaw en 2024 pero las fábricas de Volvo Buses en Suecia (Boras y

Uddevalla) y Brasil que producen chasis y la fabricación de autobuses y autocares completos en México y América del Norte no se ven afectadas por la decisión y continuarán con la producción con normalidad.

AUTOBUSES ELÉCTRICOS CON EL CARROCERO EGIPCIO MCV

La idea es que MCV produzca carrocerías para los modelos de bastidor Volvo 7900 Electric y Volvo 7900 Electric Artic, ambos en versiones de dos y tres ejes. Se prevé que la producción en serie comience en el verano de 2024 y el primer autobús eléctrico fruto de esa colaboración se podría entregar al comienzo de 2025. En lo que se refiere a vehículo interurbano, trabajarán juntos para desarrollar un autocar eléctrico.

AUTOCARES PREMIUM CON SUNSUNDEGUI

Con Sunsundegui carrozará autocares sobre chasis Volvo 9700 y Volvo 9900 en su más reciente versión, la plataforma diésel más eficiente de la marca, presentada el año pasado. Se prevé que su producción comience a principios de 2024 y que el primer modelo se ponga en el mercado en 2025. El modelo de doble piso Volvo 9700 DD continuará siendo carrozado por Carrus Delta.

Hemos hablado sobre este importante acuerdo con José Ignacio Murillo, CEO de Sunsundegui. No te pierdas su entrevista a continuación en este número de Viajeros.



AUTOBUSES, AUTOCARES Y SU **GENTE**

busworld®

EUROPE BRUSSELS

7-12 OCT 2023



WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG



LAS OTRAS
**EXPOSICIONES
DE BUSWORLD**

SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 15-17 MAY 2024

TÜRKIYE **ISTANBUL** | 29-31 MAY 2024



“LA ALIANZA DE SUNSUNDEGUI Y VOLVO CREARÁ EMPLEO”

JOSE IGNACIO MURILLO, CEO SUNSUNDEGUI

SUNSUNDEGUI HA FIRMADO UN IMPORTANTE ACUERDO CON VOLVO BUSES PARA CARROZAR LOS AUTOCARES PREMIUM DE LA MARCA. HABLAMOS SOBRE ESTAS Y OTRAS CUESTIONES DE FUTURO PARA EL CARROCERO

Aaban de ser seleccionados como el carroceros de los autocares premium de Volvo Buses. ¿Qué significa esto para Sunsundegui?

Es un acuerdo histórico con Volvo Bus por el que Sunsundegui asumirá desde el próximo año la fabricación de dos modelos de autobuses de última generación del fabricante de automoción sueco (los modelos de alta gama 9700 y 9900). Supone la consolidación de la línea estratégica de Sunsundegui de buscar alianzas fuertes con proveedores de chasis. En este caso, además, no solo consolida la relación existente entre las dos compañías, sino que supone un paso más en la colaboración entre ambas.

Llevar muchos años trabajando con la marca en el carrozado de sus chasis. ¿Qué valores les unen?

Los valores de Sunsundegui y los de Volvo son bastante coincidentes y tienen como objetivo ofrecer a nuestros clientes soluciones de producto y servicio personalizadas para resolver sus necesidades. Para conseguir esto nos basamos en la transparencia, la comunicación, el trabajo en equipo, el desarrollo de personas autónomas y en la innovación y creación de conocimiento.

¿Cuál es aproximadamente el porcentaje de autocares que carrozan con Volvo del total de la producción de Sunsundegui?

De forma aproximada está entre el 80 y el 85%.

¿Tendrán que ampliar su capacidad de producción?

¿Necesitarán más espacio y más trabajadores?

Si, el plan implica un incremento de capacidad del 33% y también tendrá un importante impacto en el número de empleos: supondrá la contratación durante los próximos cuatro años entre 400 y 500 personas tanto de personal directo como indirecto.

¿Supondrá esta alianza prioridad para el carrozado de los chasis Volvo en detrimento de otras marcas?

El acuerdo con Volvo no implica exclusividad. Sunsundegui continuará carrozando con todas las marcas que ofrecen chasis y está abierto a colaboraciones estratégicas, pues esta es la base del proyecto de Sunsundegui

¿Cómo será la logística? ¿Se terminará el producto aquí y se enviará a los mercados europeos desde Navarra o se envían a Suecia previamente?

Los productos se enviarán desde nuestra factoría hacia cada uno de los mercados.

¿Cuál es actualmente la producción actual de Sunsundegui y su porcentaje de exportaciones?

Actualmente la producción de Sunsundegui está establecida en 2 unidades diarias para lo que queda de año. De estas unidades, aproximadamente el 75% es para la exportación.

Hace menos de un año lanzaron un Plan de Viabilidad. ¿Cuáles son las líneas clave de ese plan?

Después del daño causado por la pandemia en los pasados años, hace un año consiguió la financiación necesaria para la continuidad del proyecto a largo plazo. Desde un punto de vista de negocio, las líneas maestras de este plan eran las siguientes: recuperar los volúmenes anteriores a la pandemia para el año 2025, reforzar la presencia de Sunsundegui en el mercado nacional y el sistema de posventa de la compañía, llevar a cabo la transición hacia vehículos con tracción eléctrica para clase II y clase III y alcanzar alianzas estratégicas con marcas y con clientes clave.

También ha habido modificaciones en el equipo comercial de Sunsundegui desde principios de año.

¿Cómo es actualmente el organigrama?

El equipo comercial de Sunsundegui se ha reforzado con dos personas, quedando actualmente compuesto por 8 personas.

¿Qué conclusiones tienen de su proyecto Aerosun?

Los estudios y simulaciones realizadas nos indican que el potencial de mejora del coeficiente aerodinámico es del orden de un 20%, con lo que hemos conseguido reducir el consumo y emisiones de CO2 en un 6%. Además, la implementación de cámaras HD en nuestros vehículos aumenta la seguridad al cubrir un mayor campo de visión y ahorrará combustible. Y apostamos por la innovación y la investigación para garantizar una carrocería ligera y segura,

EL ACUERDO CON VOLVO SUPONDRÁ UN INCREMENTO DE CAPACIDAD DEL 33% Y LA CONTRATACIÓN DURANTE LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS ENTRE 400 Y 500 PERSONAS

y un diseño eficiente a través de la reducción de peso y el consumo energético como premisas fundamentales.

¿Qué importancia tiene el I+D+i en Sunsundegui?

Sunsundegui siempre ha mantenido el I+D+i como una seña de identidad de la empresa. Aún en los peores momentos de esta, el departamento de I+D+i siempre se ha mantenido e incluso se ha reforzado. Esto va a continuar así en el futuro. En Sunsundegui, dedicamos un gran esfuerzo a investigar, diseñar, desarrollar y fabricar soluciones de transporte colectivo cada vez más sostenibles, como el desarrollo de nuevos productos (con la previsión de carrozar vehículos eléctricos ya en 2024), pero también en digitalización, accesibilidad (con plazas para usuarios con movilidad reducida en silla de ruedas y plataforma de acceso, e información sonora), en confort (aumento de espacios, red WiFi gratuita, conexiones USB en butacas, comodidad en asientos) y seguridad, tanto activa como pasiva, como es la sustitución de los retrovisores por las cámaras HD, que ya está implementando en sus modelos.

¿Alguna novedad de producto propio, alguna nueva carrocería para este año o el próximo?

Sunsundegui tiene previsto el lanzamiento de una nueva carrocería a lo largo del año 2024

Algo que desee añadir...

Sunsundegui es hoy una empresa sólida en constante crecimiento que apuesta día a día por la calidad y la excelencia de sus vehículos gracias a la implicación de sus empleados y la confianza de sus clientes. Simplemente me queda agradecer a todos los empleados su trabajo y dedicación, y a todos nuestros clientes la confianza que depositan en nosotros para solucionar sus necesidades.





INNOVACIÓN Y ALIANZAS CARROCERAS

EL AUTOBÚS CARROZADO SIGUE TENIENDO UN GRAN PROTAGONISMO

SEGÚN LOS DATOS FACILITADOS POR ASCABUS, LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCEÍAS Y BUSES, SUS ASOCIADOS MATRICULARON EN 2022 UN 27% MÁS VEHÍCULOS QUE EL AÑO PRECEDENTE, PERO SIGUE ESTANDO UN 29,3% POR DEBAJO DE REFERENCIA PREPANDEMIA, 2019

El volumen de facturación de las empresas que componen ASCABUS superó los 560 millones de euros en 2020. Matricularon 2.641 vehículos, de los que 1.089 se quedaron en el mercado español y los otros 1.552 se vendieron en otros países. Así, las exportaciones suponen el 59% de su producción.

En cuanto al personal, la industria carrocera española proporciona más de 2.900 trabajos directos y más de 4.500 indirectos.

NUEVOS CARROCEROS INTERESADOS EN ESPAÑA

Además de los asociados de ASCABUS, en España también tenemos nuevos carroceros internacionales que han entrado en nuestro país con buen pie. Nos referimos al carroceros polaco Auto-CUBY y otras que

hicieron su presentación oficial en la pasada edición de FIAA 2022, como el carroceros rumano Aveuro, el alemán OV Steinborn y el turco Tekaydinlar.

MINIBUSES IBERIA SL, con sede en Blanes (Girona), es la empresa representante oficial de OV STEINBORN GMBH en España y Portugal. OV STEINBORN GMBH es especialista en mini y midibuses desde el año 2009 habiendo vendido más de 1.000 unidades en toda Europa durante este periodo. Tiene una amplia gama de vehículos SPRINTER urbanos (con entrada baja trasera o delantera) y de medio/largo recorrido (LORD COMFORT), siendo este último su modelo más vendido. Asimismo, dispone de vehículos especiales de hasta 28 plazas, categoría M1, configuraciones personalizadas, vehículos VIP... Y su última incorporación: un autobús urbano con entrada baja trasera 100% eléctrico y con una autonomía de 300 km.



GBISTER, con sede en Valdemoro (Madrid), es el distribuidor oficial de la marca Tekaydinlar en España y Portugal. Tekaydinlar fue fundada en 1996 por Samil Tasocak, aprovechando que ya contaba con una experiencia de 30 años en el sector industrial. Entre sus modelos de midibuses que ya están disponibles en nuestro mercado están el Sprinter Panelvan, Zacor, Traveller y Citybus en dos versiones, con piso bajo central y piso bajo trasero, así como el ganador del último premio



Microbús del Año 2023 en España, el Ícaro. Todos ellos están carrozados sobre Mercedes-Benz.

Sobre el modelo Tekaydinlar Ícaro publicamos un reportaje especial en el número de abril de la revista Viajeros.

CAR-BUS.NET APUESTA POR LA MOVILIDAD URBANA Y LA ELECTROMOVILIDAD

El carroceros catalán **Car-Bus.net** volvió a alzarse ganador con su modelo Shaula Urban. En esta ocasión ganó el premio europeo Minibus of the Year 2023, que fue entregado en Madrid, en la pasada edición de FIAA 2022. Anteriormente, el modelo había sido elegido como Microbús del Año 2022 en España. El vehículo ha sido totalmente adaptado para servicios en las zonas urbanas e interurbanas. Su acondicionamiento interior fue totalmente pensado para la comodidad del viaje urbano tanto para los pasajeros como para el conductor. Este modelo SHAULA tam-

bién está en la versión M3 clase III con una capacidad máxima de 29 plazas y 4 versiones para poder escoger dentro de la amplia gama de producto para realizar todo tipo de servicios.

Car-Bus.net ha apostado además por la electromovilidad con varios proyectos. El último de ellos es el modelo eléctrico eURBAN, con una carrocería totalmente diseñada para adaptarse sobre el chasis ofrecido por QEV Technologies. Cuenta con una autonomía de hasta 250 km con un motor de 140kWh y con una capacidad de 22 pasajeros.

LOS CARROCEROS ESPAÑOLES FACTURARON 560 MILLONES DE EUROS EL AÑO PASADO Y GENERÓ MÁS DE 2.900 TRABAJOS DIRECTOS Y MÁS DE 4.500 INDIRECTOS



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

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



CASTROSUA Y BYD PRODUCIRÁN EN ESPAÑA eBUSES PERSONALIZADOS

El carrocerero gallego colaborará con BYD para producir en España eBuses personalizados de 12 metros respetuosos con el medioambiente, específicamente para el mercado español. Los eBuses BYD-Castrosua de 12 metros se construirán sobre el chasis avanzado de BYD con tren motriz eléctrico, e incorporarán la carrocería altamente personalizable NELEC de Castrosua para ofrecer soluciones de transporte eléctrico de alto valor añadido a los clientes españoles.

La cooperación estratégica de **BYD y Castrosua** se compromete a fabricar productos a medida que satisfagan las demandas del mercado español a través de un acuerdo marco para el desarrollo, la fabricación y la venta de autobuses eléctricos, centrándose inicialmente en los autobuses de clase I y clase II para uso urbano y de cercanías. El acuerdo también ofrecerá conjuntamente un servicio posventa de alta calidad y eficaz, con un soporte técnico profesional y orientado al cliente por ambas partes, así como el suministro de piezas de recambio.

FERQUI GANÓ EL MIDIBÚS DEL AÑO 2023



El carrocerero asturiano **Ferqui** trabaja también en todos los segmentos con vehículos de diferentes medidas, todos ellos microbuses y midibuses.

Sin duda, sus gamas **Sunset** y **Sunrise** han logrado un enorme reconocimiento tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. Así, como su gama **Nora**. En esta ocasión, la evolución de la familia con el **Nora Travel**, resultó el ganador del premio Midibús del Año 2023 en España. Este vehículo se carroza sobre bastidor Iveco CC100 y está disponible en tres versiones: **Nora Travel 37**, **Nora Travel PMR** y una versión especial. Todos los detalles se encuentran en un extenso reportaje sobre este vehículo que incluimos en este número de marzo de la revista *Viajeros*.



INDCAR, CARROCERO DE CONFIANZA DE IVECO

Hace dos años, **Indcar**, especialista en microbuses y midibuses, firmó con Iveco Bus un acuerdo para la fabricación de la nueva gama de minibuses de piso bajo de la marca, denominada **Daily Access**, que estará disponible principalmente en versión GNC y se ofrece en Clase I y Clase II con longitudes de 7,1 m a 8 m. El carrocerero catalán siempre ha postado por el transporte accesible y también sostenible. Precisamente para impulsar la movilidad con gas ofrece depósitos ampliados GNC. Sus depósitos XL permiten doble autonomía gracias a sus tres bombonas, que suman 510 litros, frente a los 246 de la versión de gas estándar.



INTEGRALIA GANA TERRENO EN EL SEGMENTO RENT A CAR

El carrocerero navarro **Integralia** fabrica este minibús de 16 plazas más conductor con un equipamiento eficaz para traslados cortos y una gran capacidad de bodega. Esas son solo algunas de las características del denominado 'Modelo Centauro', un coche bautizado así por Integralia dado que son las especificaciones que demanda uno de sus clientes más recurrentes, **Centauro Rent a Car**, una compañía de alquiler de coches sin conductor. En la mayoría de los casos, se trata de vehículos que hacen traslados charter para dejar y recoger desde el aeropuerto o la estación de tren a los pasajeros que han alquilado alguno de los coches. Desde 2021, la empresa alicantina de renta a car ha adquirido 50 minibuses a Integralia.

IRIZAR Y LA DIVERSIFICACIÓN



El grupo **Irizar** ha crecido apoyándose en la diversificación de su producto que, además, le proporciona enormes sinergias que vuelven a impulsarle como carrocerero, pero también como fabricante. Es capaz de fabricar, prácticamente desde cero, todos los elementos que necesita un autobús, así como dotarle de la tecnología necesaria para la

LOS CARROCEROS ESTÁN TEJIENDO UNA RED DE ALIANZAS, SOBRE TODO PARA IMPULSAR LA ELECTROMOVILIDAD



nueva movilidad. Todo ello, gracias a las diversas empresas que componen su estructura.

Fundado en 1889, el grupo vasco cuenta hoy con más de 2.850 personas y tiene presencia comercial en los cinco continentes y más de 90 países. Es una compañía de referencia, no solo en nuestro país, donde gran parte de los autocares se carrozan con sus modelos, sino también en el extranjero, donde cuenta ya con 13 plantas de producción distribuidas en España, Marruecos, Brasil, México y Sudáfrica. Además, tiene un Centro propio de I+D, Creatio, que mira a largo plazo en el proceso de investigación aplicada y desarrollo tecnológico de productos y sistemas propios.

En el año 2009 comenzó también a fabricar sus propios autobuses integrales. Y poco tiempo después, en 2011, abrió una nueva línea de negocio dentro del grupo, especializada únicamente en autobuses cero emisiones, Irizar e-mobility. Con esta denominación fabrica autobuses completos eléctricos y también camiones eléctricos.

Irizar ofrece diferentes propulsiones carrocerías de autocar: diésel, HVO y B100, híbrido y biogás o gas natural (GNC o GNL). Su último lanzamiento el nuevo Irizar i6S Efficient recibió el premio al Autocar del Año 2023 en España.

SUNSUNDEGUI CARROZARÁ LOS AUTOCARES PREMIUM DE VOLVO

En este número hablamos en detalle del acuerdo recientemente firmado por Volvo Buses y Sunsendegui para fabricar conjuntamente los au-



tocares premium de la marca. Además, encontrará una entrevista sobre esta y otras cuestiones con el CEO de Sunsendegui

UNVI FIRMA ACUERDOS CON CAETANO Y CON MAN

El carroceros gallego Unvi fue uno de los dos elegidos por MAN para carrozar el chasis de su microbús TGE. Además de este acuerdo, firmó otro de cooperación con CAETANO para la fabricación de un autobús eléctrico para el mercado español. Pudimos ver su presentación en la pasada edición de FIAA 2022.

Es un autobús urbano eléctrico de 12 metros con el chasis de piso bajo eléctrico Caetano e.CC 121 y la carrocería de UNVI C21. Este autobús 100% eléctrico con carrocería de acero cumple la normativa antivuelco (R66) con peso y capacidad de pasajeros optimizados. La capacidad de la batería puede llegar hasta los 420 kWh.

Esta cooperación estratégica prevé satisfacer las demandas del mercado español a través de un acuerdo para el desarrollo, fabricación y comercialización del autobús eléctrico Caetano UNVI C21.



**LOS CARROCEROS ESPAÑOLES FABRICARON 2.641
AUTOBUSES EN 2022, DE LOS QUE EXPORTÓ UN 59%**



UNVI
100% ELÉCTRICOS



ESPAÑA QUIERE LIDERAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ASÍ SE INDICÓ EN LA PRESENTACIÓN DE LA SEGUNDA EDICIÓN DE GLOBAL MOBILITY CALL

GLOBAL MOBILITY CALL, EL MAYOR EVENTO INTERNACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, ES ORGANIZADO POR IFEMA MADRID Y SMOBHUB Y PATROCINADO POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA, A TRAVÉS DEL MITMA. SE CELEBRARÁ DEL 12 AL 14 DE SEPTIEMBRE EN IFEMA MADRID

Su celebración coincidirá con la Presidencia Española de la Unión Europea, y acogerá dos grandes eventos organizados por el Gobierno de España que reunirán a representantes de ministerios y líderes empresariales europeos y los principales organismos reguladores mundiales: la "Conferencia técnica sobre movilidad en áreas rurales" y una reunión de "The PEP Partnership on Active Mobility". Además, GMC se celebra junto con el Salón Internacional de la Movilidad Segura y Sostenible, TRAFIC, en colaboración, como siempre, con la Dirección General de Tráfico (DGT).

GMC cuenta ya con 30 partners, grandes empresas y corporaciones, además de medio centenar de asociaciones nacionales e internacionales, y

participaciones de 16 países europeos y latinoamericanos, con más de 100 empresas expositoras y 50 startups. Reunirá a 10.000 profesionales participantes, además de otros 15.000 que se estima participen a través de la plataforma digital. Se espera un 50% de participación internacional.

El evento tratará la movilidad sostenible desde diferentes ángulos y de manera transversal, reuniendo a todos los actores que conforman el ecosistema de la movilidad y construyendo una plataforma de contactos y oportunidades de negocio. Se estructurará en dos ejes: el espacio GMC Congress, que pivotará sobre 8 itinerarios temáticos de contenido, con expertos y representantes empresariales e instituciones del más alto nivel; y el espacio GMC Expo, donde se promoverán las relaciones multisectoriales entre empresas, instituciones, asociaciones y expertos. La configuración en 8 itinerarios temáticos permitirá personalizar al máximo la visita de los profesionales.

María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, afirmó: "Pretendemos que España lidere la movilidad sostenible y sea no sólo un espejo, sino un imán que atraiga proyectos e inversiones. Global Mobility Call 2023 es una oportunidad única."

David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, señaló que "Global Mobility Call es muy importante, especialmente en este momento de cambios e incertidumbres, donde debemos plantear respuestas a los retos que tenemos delante".

José Vicente de los Mozos, presidente del Comité Ejecutivo de IFEMA Madrid, indicó que "las alianzas con organismos multilaterales permitirán que la segunda edición cuente con voces líderes de los sectores que conforman la movilidad sostenible, a la vez que consolida la proyección internacional del evento."

Juan José Lillo, cofundador de Smobhub, añadió: "Queremos que Global Mobility Call 2023 se consolide como el evento de referencia internacional de la movilidad sostenible y que sea el foro de debate y generación de negocio".



YA HAY FECHA PARA MOTORTEC MADRID

SE CELEBRARÁ DEL 23 AL 26 DE ABRIL DE 2025, EN IFEMA

ES EL MAYOR EVENTO COMERCIAL DEL SECTOR DE LA POSTVENTA DE AUTOMOCIÓN DEL SUR DE EUROPA

Para esta nueva edición, la Organización espera ver superadas las cifras por la plena recuperación y la reactivación positiva del sector, para lo cual ha reservado de cara a su décimo séptima edición 8 de los pabellones del Recinto Ferial de IFEMA MADRID para albergar la amplia oferta que se espera. MOTORTEC va a intensificar sus acciones para atraer a más fabricantes, y consolidar la presencia de los grupos de distribución, decisivos a su vez para una mayor afluencia de talleres. Organizará grupos de trabajo, junto con las principales asociaciones y empresas del sector, y apostará por el reforzamiento del perfil internacional del certamen, formalizando alianzas con asociaciones de fabricantes y distribuidores de otras naciones.

También reforzará aún más su programa de Jornadas Técnicas, paralelo a la exposición comercial, que aporta un gran valor añadido a los participantes, al proporcionarles un espacio de análisis y reflexión de primer nivel. En este sentido, previa a la celebración de su décimo séptima convocatoria, MOTORTEC MADRID organizará en los próximos meses, una serie de webinars, sobre aspectos de interés del sector.



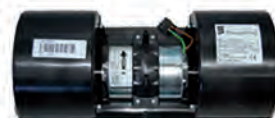
www.atlasautobus.com Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890 info@atlasautobus.com
 Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

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



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



Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



SEGUNDA FASE DE AYUDAS PARA LAS ZBE

EL MITMA ADJUDICA 500 MILLONES PARA LA DESCARBONIZACIÓN DE 120 MUNICIPIOS

LA SEGUNDA CONVOCATORIA DEL PROGRAMA DE AYUDAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO INCLUYE 432 ACTUACIONES

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha seleccionado provisionalmente 432 proyectos de entre las 679 solicitudes presentadas por un total de 188 potenciales beneficiarios del programa: municipios de más de 50.000 habitantes, capitales de provincia y ayuntamientos de localidades de más de 20.000 habitantes que dispongan de un servicio de transporte público colectivo urbano interior, y de un Plan de Movilidad Sostenible.

La convocatoria se ha celebrado en régimen de concurrencia competitiva, por lo que han sido seleccionadas las actuaciones que mayor puntuación han obtenido en base a criterios de madurez, impacto, calidad y relevancia.

Dos de cada tres actuaciones están encaminadas a promover la movilidad activa con la construcción de zonas e itinerarios peatonales, el impulso del uso de la bicicleta, medidas para calmar el tráfico rodado, la digitalización de servicios de movilidad o la implantación de zonas de bajas emisiones, entre otros proyectos.

Los fondos europeos NextGenerationEU se destinarán, entre otras cuestiones, a la adquisición de hasta 423 autobuses urbanos cero emisiones.

MÁS DE 1.500 MILLONES DE AYUDAS

Los 500 millones de euros adjudicados en esta segunda resolución se suman a los 1.000 millones de euros repartidos en primera convocatoria a lo largo de 2022. De manera adicional, tal y como está previsto en el artículo 4 de la Orden Ministerial del 21 de julio de 2022, Mitma podría ampliar el presupuesto de estas ayudas en hasta 50 millones de euros en función de los créditos disponibles.

Los municipios de Madrid, Cataluña y Andalucía son los que más ayudas han obtenido de forma agregada con 265,9 millones de euros, el 53,2% del total. No en vano, las localidades beneficiarias de dichas comunidades autónomas aúnan una población de casi 13,6 millones de personas sobre los 18 millones de habitantes que suman todos los municipios beneficiarios provisionalmente en esta segunda convocatoria.

¿CÓMO SE DISTRIBUYEN LOS FONDOS?

La distribución de los fondos por tipo de actuación se articula provisionalmente de la siguiente forma:

- El 47,4% del presupuesto de la convocatoria se destina al desarrollo de la movilidad activa, como la construcción de carriles bici, la peatonalización de calles o la instalación de puntos de alquiler de bicicletas. Entre esos proyectos destaca la construcción o adecuación de unos 212 kilómetros de carriles bici.

- El 20% de los fondos (100 millones de euros) se invertirán en impulsar las flotas de autobuses y vehículos de recogida de residuos de cero emisiones, así como la infraestructura de recarga para su funcionamiento. Así, se financia la adquisición de 423 autobuses urbanos de cero emisiones o la compra de más de 8 vehículos eléctricos pesados, como los habilitados para la recogida de residuos.
- El 21,2% de las ayudas financiarán mejoras en la eficiencia del transporte público, incluyendo el refuerzo de los servicios ferroviarios urbanos, del reparto de mercancías en la última milla y el calmado del tráfico rodado. Este tipo de proyectos contempla actuaciones como, por ejemplo: el desarrollo o refuerzo de aparcamientos disuasorios de competencia municipal (15 millones de euros), la mejora de la accesibilidad al transporte público a personas con movilidad reducida y colectivos especiales o la habilitación de plataformas y carriles de priorización del transporte público.
- El 3,3% se destinan a proyectos de digitalización de la movilidad para la mejora de los servicios públicos de transporte (información en tiempo real, planificación de itinerarios, pago digital...) y de la gestión de las administraciones.
- El 8,1% de las ayudas financiarán 25 proyectos de implantación de Zona de Bajas Emisiones y 18 actuaciones complementarias para su puesta en marcha o refuerzo de las ya existentes.

PAGOS Y SEGUIMIENTO

Los municipios beneficiarios deberán justificar al Ministerio el cumplimiento de la finalidad para la que se concedió la subvención mediante la aportación de informes semestrales sobre el estado de los proyectos. Según se recoge en la resolución provisional, las actuaciones deben estar ejecutadas y puestas en marcha en junio de 2025. Sin embargo, desde el Ministerio se abonarán las ayudas en forma de un único pago anticipado. Para percibir el ingreso, los municipios deberán certificar en el plazo de dos meses, a contar desde la publicación de la Orden definitiva de concesión de las ayudas, que han iniciado los procesos de licitación de todas las actuaciones objeto de subvención o de un subconjunto de actuaciones cuyo importe acumulado suponga al menos el 80% de la subvención total concedida.



GRAND ISUZU TORO

GRAND TORO



COMPACTO

8,5m. de longitud



FIABLE

Motor Cummins 210CV
Caja de cambios ALLISON



VERSÁTIL

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



Mobility Bus Spain S.L.

Importador oficial de Isuzu Bus en España

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

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



ISUZU BUS



ESPAÑA, A LA COLA DE ELECTRIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EUROPA

EL III FORO ANFAC LLEVÓ POR NOMBRE "LA MOVILIDAD DE TOD@S"

EL FORO GIRÓ EN TORNO A LA NECESIDAD DE IMPULSAR LA ELECTRIFICACIÓN PARA PODER ASEGURAR QUE LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN ESPAÑOLA SIGA SIENDO UN REFERENTE INTERNACIONAL

Wayne Griffiths, presidente la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), afirmó: "Necesitamos un plan industrial para el país, pero también un plan de movilidad que apoye al vehículo privado. Nuestra Hoja de Ruta 2023-25 es una palanca para acelerar la venta de más vehículos electrificados sin penalizar a nuestra industria. Europa ha exigido que seamos el único sector que va a cambiar su modelo de negocio en sólo 13 años. Y lo vamos a hacer". Pero también alertó sobre la futura entrada de la norma Euro 7/VII. "No estamos en contra de la normativa, pero con plazos que se puedan cumplir, como ya han entendido en Estados Unidos. De una

forma ordenada, bien pensada y fiable. No hay que perder el foco en nuestra prioridad, la electrificación. Porque si esa norma se pone en marcha, estamos en riesgo real de cerrar fábricas y perder miles de empleos en España", dijo.

Por su parte, el director general de ANFAC, Jose López-Tafall, recordaba que "la industria de la automoción es una joya que tenemos que preservar y por ello hemos de diseñar nuestro propio modelo de movilidad y de industria de la nueva movilidad donde España ha de ser punta de lanza a nivel europeo." Afirmó que "nos estamos quedando atrás respecto a nuestros vecinos europeos. Si no queremos perder nuestra cuota de ventas y competitividad en Europa tenemos que recuperar en estos tres años un mercado en torno a los 1,2 millones de unidades de los cuales, al menos 700.000 vehículos tendrán que ser electrificados para 2030. Pero, hasta la fecha, España no ha conseguido cumplir ni con los objetivos del PNIEC ni con los más exigentes del Fit for 55. "Tenemos que cerrar 2023 con 190.000 vehículos electrificados. La tendencia actual prevé un cierre por debajo de 100.000 unidades. Y por otro lado, hemos terminado 2022 con cerca de 18.000 puntos públicos de recarga, y el objetivo para este año es alcanzar los 45.000 puntos de recarga". Indicó que es necesario "acelerar la electrificación basándonos en tres pilares: la infraestructura de recarga, la penetración de los modelos electrificados y la fiscalidad". López-Tafall también dio datos preocupantes sobre el avance de la electromovilidad en nuestro país. Mientras aquí sólo estamos en un 9% de penetración en el mercado de la automoción, en Alemania están en torno al 30% y en Portugal en un 22,7%. España se queda a la cola junto con Italia.

La vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, cerró las mesas de la mañana señalando que "la automoción es un sector fundamental de la industria en España" y que "es una industria con una elevada diversificación territorial, que juega un papel muy relevante en la economía de aquellas comunidades autónomas en las que está instalada". La vicepresidenta ha querido además señalar que "el sector de la automoción genera más de 300.000 puestos de trabajo directo en las 17 factorías que hay en España y las más de 1.000 empresas que conforman el parque de proveedores y los fabricantes de componentes que articulan la industria del auto en nuestro país".



HOJA DE RUTA 2023-25 DE ANFAC

RECOGE MEDIDAS URGENTES PARA LOGRAR LA
ELECTROMOVILIDAD E IMPULSAR LA INDUSTRIA

**2023 ES UN AÑO CLAVE PARA IMPULSAR LA
ENTRADA DEL VEHÍCULO ELECTRIFICADO Y
ASENTAR A ESPAÑA COMO HUB DE
ELECTROMOVILIDAD**

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha presentado la Hoja de Ruta 2023-25, un conjunto de medidas con carácter urgente que se deben desarrollar entre 2023 y 2025, sin las cuales no se lograrán ni los objetivos de reducción de emisiones ni se garantizará el futuro industrial de la automoción española.

Las medidas que ANFAC propone son sencillas, prácticas, fáciles de implementar y ya están funcionando en otros países, socios de la Unión Europea, comprometidos como España y como el sector de la automoción con cumplir los objetivos de descarbonización marcados por Bruselas. Se recoge la urgencia de acelerar la construcción de infraestructuras de recarga públicas, la mejora de los planes de ayuda e implementación de una fiscalidad como principales necesidades para la electrificación.

El presidente de ANFAC, Wayne Griffiths, ha alertado de la compleja situación: "Por tercer año consecutivo los datos de producción y mercado están muy por debajo de lo previsto. España no puede perder 2023. No podemos dejar pasar el año sin tomar decisiones ambiciosas, y necesitamos que todos los actores del ecosistema de la movilidad trabajen juntos en la misma dirección: recuperar el mercado e impulsar la electrificación de la movilidad, pero contando con la industria". Ha recordado que la automoción genera el 10% del PIB nacional y da empleo en toda la cadena de valor a cerca de dos millones de personas.



matick
group



**Referentes en
movilidad**



BUS pay

BUS office

BusApp



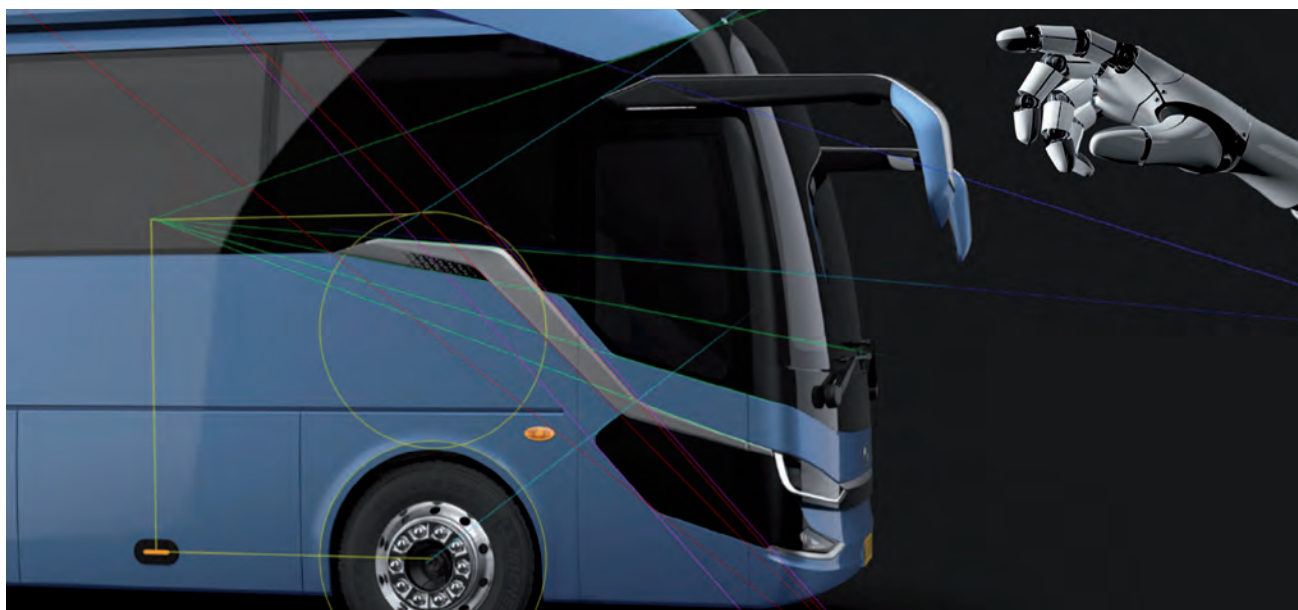
@BusmatickGroup



@BusmatickGroup



www.busmatick.com



NUEVO AUTOCAR ELÉCTRICO KING LONG ZERO

KING LONG INTRODUCE EN ESPAÑA SU EXCLUSIVA GAMA DE AUTOCARES 100% ELÉCTRICOS

LA GAMA DE AUTOCARES ELÉCTRICOS KING LONG SE LLAMARÁ 'ZERO' CON LA FINALIDAD DE IDENTIFICARLOS RÁPIDAMENTE COMO AUTOCARES LIBRES DE EMISIONES CONTAMINANTES CON RESPECTO AL RESTO

Poco a poco se van conociendo más detalles sobre la primera gama de autocares 100% eléctricos disponibles en el mercado europeo para el corto y medio recorrido que anunció el fabricante King Long el pasado mes de febrero durante el II Congreso de Direbus.

Además del recientemente divulgado modelo U12 ZERO de cintura media y una longitud de 12,25m con 55 plazas +G +C, también se ha incorporado a la gama el modelo U15 ZERO de igual cintura y con una longitud de 14,75m y 67 plazas + G+C.

Ambos modelos, presentan la opción de instalación PMRSR y prometen una autonomía hasta 400 km en condiciones reales de operativa, según la elección.

Por otra parte, compartirán un potente motor de 350 kW capaz de trabajar en las condiciones más adversas y trabajar a una velocidad máxima de 100 km/h limitada. Los vehículos en cuestión estarán disponibles en el mercado como clase II y clase III.

Con respecto al sistema de recarga de sus baterías, la gama incorpora de serie dos conectores CCS2 de tal manera que en caso de que el bus necesite cargarse rápidamente pueda hacerlo al repartirse la potencia suministrada. De esta manera se consigue que el autocar sea plenamente eficaz ante cualquier servicio de medio alcance.

CON EL MISMO INTERIOR QUE LOS AUTOCARES DE COMBUSTIÓN

En cuanto al nivel de habitabilidad no hay grandes cambios en su interior con respecto a los autocares tradicionales de combustión, apostando por la butaca Fainsa Gala para un óptimo confort o butacas del tipo interurbano dependiendo de la configuración del servicio; eso sí, su elemento diferenciador es, sin duda, la anulación plena del ruido exterior y del compartimento del motor en la cabina. Caber decir que, el lanzamiento en España de esta gama de autocares King Long 'U ZERO' 100% eléctrica, facilitará a los grandes flotistas, empresas tecnológicas, energéticas y, en definitiva, a todas las empresas más representativas de nuestro país encargadas de producir el cambio, reforzar su compromiso con el medio ambiente y disponer desde ya de una solución real de descarbonización de sus flotas de corto y medio alcance y que además les permitirá aumentar cuantitativamente su imagen empresarial a la vez que se adelantan al futuro, fortaleciendo así su competitividad en los próximos concursos públicos y mejoras de sus servicios.



CRECE EL MERCADO DE AUTOBUSES

EL MERCADO DE AUTOBÚS, AUTOCAR Y MICROBÚS
CRECE CASI UN 30% EN ABRIL

ASÍ LO INDICAN LOS DATOS DE ANFAC, FACONAUTO Y GANVAM. EL MERCADO DE VEHÍCULOS TOTAL HA CRECIDO UN 8,2% EN ABRIL, CON 74.749 VENTAS

En abril, las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses lograron crecer un 13,5%, con un total de 2.201 unidades. En los cuatro primeros meses, se suman 10.150 ventas, lo que supone un aumento del 19,3%. Por tipología, los vehículos industriales obtienen en abril 1.923 nuevas matriculaciones, creciendo un 11,5%, de igual manera las ventas de autobuses, autocares, y

microbuses mejoran un 29,9% el registro del año anterior, con 278 ventas.

GRAN AUMENTO DE MATRICULACIONES DE AUTOBÚS, AUTOCAR Y MICROBÚS

De esas 278 unidades, que suponen un crecimiento del 29,9% respecto al mismo periodo del año anterior, 243 corresponden a autobuses y autocares (32,1% de aumento) y 35 a microbuses (16,7% de subida).

Y si nos centramos en el acumulado desde enero, las cifras son todavía mejores, con un total de 1.247 matriculaciones de autobús, autocar y microbús que supone un crecimiento del 54,9% con respecto al primer cuatrimestre de 2022. Los autobuses y autocares suman 1.054 (64,25 más de matriculaciones) y los microbuses alcanzan ya los 193 vehículos (18,4% de crecida).

Por zonas, la Comunidad de Madrid es la región que más autobuses ha matriculado, con un total acumulado en este primer cuatrimestre de 2023 de 401 unidades. Le sigue Cataluña, con 206 matriculaciones y Galicia con 94.

Por marcas, en estos primeros cuatro meses, están en cabeza Mercedes-Benz (271 unidades), Solaris (216 unidades) y Volvo (146 unidades). Si nos centramos en autobús y autocar el ranking varía levemente: Solaris (216 unidades), Mercedes-Benz (211 unidades) y Volvo (146 unidades). Y si apuntamos hacia microbuses: Iveco (82 unidades), Mercedes-Benz (60 unidades) y Ford (23 unidades).

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





NUEVO SOLARIS URBINO 18 ELÉCTRICO

LA MARCA PRESENTA UNA NUEVA VERSIÓN DE SU AUTOBÚS URBANO ARTICULADO ELÉCTRICO

EL VEHÍCULO FUE MOSTRADO POR PRIMERA VEZ EN LA FERIA ALEMANA ELEKBU 2023, QUE SE CENTRA EN LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Solaris ha ampliado su gama de autobuses eléctricos mediante la incorporación de un autobús articulado con más potencia, para garantizar aún mejor operatividad y rendimiento para el autobús de 18 metros en rutas exigentes y cuando se conduce cuesta arriba.

El fabricante continúa ampliando su gama de autobuses eléctricos para ajustar su oferta a las diferentes demandas del mercado. Hoy en día, los autobuses eléctricos, autobuses de hidrógeno y trolebuses de cero emisiones fabricados por Solaris están disponibles en varias longitudes, desde 9 hasta 24 metros, y con una amplia gama de componentes.

En los últimos 10 años, Solaris ha entregado cerca de 1.800 e-buses a sus clientes, colocando a la empresa en primer lugar entre fabricantes los eu-

ropeos de autobuses eléctricos. Actualmente se están fabricando otras 650 unidades. Además, Solaris también es líder en la aplicación de tecnología de hidrógeno en el transporte público. Más de 100 autobuses de hidrógeno de la marca están transportando ya pasajeros en varios países europeos, y se están preparando otras 100 unidades para entregar a los clientes.

LA NUEVA VERSIÓN

El nuevo Solaris Urbino 18 eléctrico mostrado en Elekbü es un articulado equipado con dos ejes motrices eléctricos y baterías Solaris High Energy con una capacidad superior a 550 kWh.

Las baterías montadas en el autobús eléctrico Urbino 18 pueden cargarse con enchufe o a través de un pantógrafo, y la energía se transfiere a sus cuatro motores de 125 kW, montados en ambos ejes motrices.

Su capacidad es de 105 pasajeros, con configuración de asientos 40 + 2 de los que son accesibles con piso bajo 16 + 2.



LA PLATAFORMA DE LOS ECOCOMBUSTIBLES PIDE MÁS APOYO

RECLAMA AL GOBIERNO QUE LOS PLANES DE DESCARBONIZACIÓN INCLUYAN ECOCOMBUSTIBLES

CONFEBUS, ATUC Y ASTIC SON ALGUNAS DE LAS ASOCIACIONES INTEGRANTES DE LA PLATAFORMA PARA LA PROMOCIÓN DE LOS ECOCOMBUSTIBLES

Después de que la UE haya dado un paso en esta dirección, apoyando los combustibles sintéticos como vía de descarbonización del transporte ligero, la Plataforma reclama que los planes de descarbonización del Gobierno, como el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), contemplen los ecombustibles como una solución más para alcanzar la reducción de emisiones de CO₂. La Plataforma para la Promoción de los Ecombustibles solicita al Ejecutivo español el apoyo e impulso de los combustibles líquidos neutros en carbono. Todos los sectores que la conforman entienden que los combustibles renovables son necesarios para descarbonizar el transporte y la economía en general.

NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

También, insiste en la necesidad de impulsar todas las tecnologías disponibles capaces de disminuir estas emisiones, pues sin este enfoque de neutralidad tecnológica se dificultaría la consecución de los objetivos climáticos. Por otra parte, la Plataforma reitera que los ecombustibles son una oportunidad para potenciar la industria en nuestro país, especialmente en las zonas más afectadas por la despoblación, como es la España rural, así como disminuir significativamente la dependencia energética de España respecto a suministros exteriores. Además, su compatibilidad con las infraestructuras y los vehículos de combustión actuales (turismos, camiones y autobuses), aviones y buques, facilita una implementación rápida y eficaz para reducir las emisiones de forma inmediata.



La garantía
del fabricante



FRENÓMETRO MÓVIL PARA INDUSTRIALES

- NO REQUIERE INSTALACIÓN U OBRA CIVIL
- SE PUEDE DESPLAZAR DENTRO DEL TALLER O FUERA
- HASTA 15 TONELADAS POR EJE
- PARA TODO TIPO DE VEHÍCULO

Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o facebook/SefacEspana



GRUPO RUIZ, REFERENTE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

MÁS DEL 70% DE SU FLOTA EN ESPAÑA TIENE PROPULSIÓN ECOLÓGICA

GRUPO RUIZ HA HECHO REPASO DE SUS LOGROS Y APUESTAS POR COMPROMISO CON EL MEDIO AMBIENTE Y LA INNOVACIÓN EN EL CAMPO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La empresa ha logrado importantes avances en la reducción de emisiones y la promoción de un futuro más limpio y sostenible, lo que la posiciona como referente en el sector del transporte público nacional y un actor clave en la transición hacia una movilidad más eficiente.

UNA FLOTA LIMPIA

Entre los hitos más destacados del Grupo Ruiz en este campo, se encuentra la construcción de infraestructuras de carga para sus autobuses eléctricos y de gas natural en varias de sus instalaciones. Esto ha permitido a la empresa aumentar significativamente su flota eco en los últimos años, consiguiendo así una reducción importante en las emisiones de su actividad. En la actualidad, más del 70% de la flota española del grupo es respetuosa con el medio ambiente.

PROYECTO ZEEUS

Además, el holding ha sido un socio clave en proyectos innovadores para la movilidad sostenible en Europa, como el proyecto ZeEUS, que

busca implementar soluciones de transporte público con cero emisiones de CO2 en ciudades europeas. Como socio del proyecto, el Grupo Ruiz ha demostrado su liderazgo en el campo de la movilidad sostenible y su compromiso hacia un futuro más limpio.

MUCHOS PREMIOS

Por sus innovadoras acciones relacionadas con la sostenibilidad, Ruiz ha recibido numerosos reconocimientos concedidos por distintas instituciones, entre ellos el galardón #Empresasporelclima, otorgado en diciembre del 2022 por la Comunidad de Madrid y la Fundación de la Energía. Esta es la segunda vez que el holding se hace con este reconocimiento.

"La movilidad sostenible es uno de los grandes desafíos a los que se enfrenta el mundo en la actualidad, y en Grupo Ruiz somos conscientes de ello", afirmó **Alberto Egido, CEO de la compañía**. "Nos hemos comprometido a liderar la transición hacia un transporte más respetuoso con el medio ambiente en España, a través de la renovación progresiva de nuestros autobuses, apostando por la implementación de tecnologías más limpias y eficientes en nuestros servicios de transporte y el uso de combustibles alternativos. Estamos orgullosos de estar a la vanguardia de la movilidad sostenible en nuestro país, y seguiremos trabajando para garantizar un futuro más limpio y saludable para todos"



TMB PRESENTA 78 NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

AL FINAL DE 2024, TMB TENDRÁ 231 AUTOBUSES ELÉCTRICOS Y 44 DE HIDRÓGENO

TRANSPORTES METROPOLITANOS DE BARCELONA (TMB) HA PRESENTADO SU NUEVA FLOTA DE BUSES, MÁS SOSTENIBLE Y QUE INCORPORA MÁS VEHÍCULOS DE CERO EMISIONES, HASTA LLEGAR A TENER UN 25% DE LA FLOTA DE CERO EMISIONES EN 2024

Los vehículos adquiridos son de las marcas BYD (25 unidades), IRIZAR E-MOBILITY (29 unidades) y SOLARIS (24 unidades). La nueva flota de buses presentada, que a finales de 2024 tendrá 232 vehículos eléctricos y 44 buses de hidrógeno, permitirá reducir 4.785 toneladas de emisiones de CO2 y 22 toneladas de partículas NOx al año.

La adquisición forma parte de una inversión histórica que TMB ha realizado durante los últimos 4 años para material móvil, tanto en metro como en bus, y que ha supuesto una inversión de 475 millones de euros.

LOS 78 NUEVOS AUTOBUSES

En un paso más adelante por una flota más limpia, se han presentado una muestra de los 78 buses (49 estándares de carga nocturna de las marcas BYD y SOLARIS y 29 articulados de carga de oportunidad de la marca IRIZAR E-MOBILITY) 100% eléctricos nuevos que ya están llegando e incorporándose a la circulación, en concreto en las líneas totalmente electrificadas, la H16 y la V15 (aunque también pueden circular por la 7 y la 33). Estos 78 autobuses han costado 46 millones de euros y se suman a los 30 eléctricos de los que TMB ya disponía.

Además, 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, y que han supuesto una inversión de cerca de 50 millones de euros. Y, aparte, 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, 232 vehículos eléctricos a finales de 2024, un 20% de la flota. Pero no sólo eléctricos, 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.

FINANCIACIÓN CON FONDOS EUROPEOS

De los autobuses 100% eléctricos presentados, 13 estándares y 25 articulados están incluidos en el proyecto TB Clean Urban Transport Fleet Renewal, por el que se reciben ayudas del programa Connecting Europe Facility (CEF Transport). Los otros 36 estándares y 4 articulados forman parte de un total de 105 eléctricos con ayudas del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano concedidos por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, en el marco de los fondos Next Generation. Estas ayudas se han obtenido gracias a la colaboración del Área Metropolitana de Barcelona y de los Ayuntamientos de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Cornellá de Llobregat, El Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, y Sant Adrià de Besòs.



ORENSE ESTRENARÁ 40 NUEVOS AUTOBUSES

EL AYUNTAMIENTO DE OURENSE HA APOSTADO POR SCANIA, UNVI E ISUZU BUS

EL TRANSPORTE URBANO DE OURENSE ES GESTIONADO POR EL GRUPO AVANZA. ACABA DE RECIBIR 15 NUEVOS AUTOBUSES URBANOS DIÉSEL Y PRONTO LLEGARÁN 25 UNIDADES MÁS

Estos 15 nuevos autobuses forman parte de la renovación de la flota del servicio municipal, en la que se incluye también la incorporación, durante las próximas semanas, de otros 10 autobuses eléctricos y 15 minibuses.

Ourense será así la primera ciudad gallega en contar con autobuses 100% eléctricos en su servicio de transporte urbano.

LOS 15 NUEVOS AUTOBUSES DIÉSEL

Su flota cuenta ya con 15 autobuses con chasis Scania y carrocería UNVI. Son vehículos con motor de tecnología diésel, que cumplen con la norma Euro VI Step, y tipología de piso bajo continuo.

LOS 10 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE UNVI

Los 10 eléctricos serán suministrados también por UNVI. Son unidades con propulsión eléctrica, y tipología de piso bajo continuo, de 12 metros de longitud. Aportarán los últimos avances tecnológicos que hay actualmente en el sector, 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.



Estos autobuses eléctricos, están subvencionados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, gracias al programa NextGenerationEU de la Unión Europea.

OTROS 15 MINIBUSES DE ISUZU

A continuación llegarán los 15 minibuses, que suministrará la empresa Mobility Bus Spain, adjudicataria del contrato por el importe de 2.648.175 euros. Son vehículos con motor de tecnología diésel que cumplen la norma Euro Step E, de 8 metros de longitud y con plataforma baja, con capacidad para 55 personas, que se caracterizan por su gran maniobrabilidad.





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

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



PUBLICADO EL PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES 2023 DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Se ha publicado en el BOCM de fecha 18/04/23 la Orden de 3 de abril de 2023, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones gestionadas por la Dirección General de Transportes y Movilidad para el año 2023, para dar continuidad en este año a las actuaciones que ha venido desarrollando la Dirección General de Transportes en materia de fomento de la formación de conductores y, en general, de los empresarios y trabajadores del sector del transporte por carretera.

La acción de fomento general de actividades formativas a organizar por Asociaciones, Federaciones integradas de modo exclusivo por dichas asociaciones y organizaciones sindicales, con implantación efectiva en el sector del transporte por carretera de la Comunidad de Madrid dispondrá para el presente ejercicio de un presupuesto asignado de 140.000 euros y se financiarán íntegramente con fondos propios de la Comunidad de Madrid. El plazo de ejecución de este Plan Estratégico es el año 2023, previéndose que en el primer semestre del presente ejercicio se lleve a cabo la convocatoria definitiva de esta línea de subvenciones.

Las actuaciones que se realicen en desarrollo de este Plan contribuirán a incrementar la realización de actividades formativas relacionadas con el sector del transporte por carretera, la mejora en la seguridad vial, a hacer más competitivo el sector del transporte, tanto en el ámbito nacional como en el internacional y procurar una racionalización en la utilización de los recursos públicos y lograr una mayor eficacia y eficiencia en la prestación de los servicios de transporte, lo que incidirá en su calidad.

LA COMUNIDAD DE MADRID REGISTRA CADA VEZ MENOS NUEVOS PERMISOS PARA CONDUCIR AUTOCARES

Conforme a los datos del último Anuario Estadístico de la Dirección General de Tráfico la Comunidad de Madrid registra con una tendencia a la baja, cada vez menos nuevos permisos para conducir autocares, respecto a años anteriores. En 2019 se registraron en nuestra región un total de 5.299 nuevos permisos de conducción de autocares (permisos D1, D, D1+E, D+E) y en 2021, último año con datos facilitados por la DGT, el número de nuevos permisos asciende a 4.472, lo que supone casi un 16% de descenso. En el ámbito nacional este porcentaje es aún mayor, con un descenso en el mismo periodo de tiempo de más del 29%. Para AETRAM "Estas cifras demuestran la cada vez más alarmante situación en la que las empresas se abocan en el presente y futuro inminente de la falta y escasez de conductores profesionales para el sector. La Administración debe activar ya políticas favorecedoras que ayuden a paliar este grave problema que afecta a todo el sector del transporte, potenciando la formación, modificando la normativa de acceso a la profesión para que la misma sea más accesible y colaborando activamente con las asociaciones y empresas para potenciar la actividad con campañas que mejoren la imagen del sector y ayuden a recabar en otros colectivos el interés por lograr una profesión."



EL CONVENIO DISCRECIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID SE PUBLICA EN EL BOLETÍN OFICIAL

Se ha procedido a la publicación oficial en BOCM de fecha 17/04/2023 del Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de los Servicios Discrecionales y Turísticos, Regulares Temporales y Regulares de Uso Especial de la Comunidad de Madrid (CONVENIO DISCRECIONAL), junto con las Tablas Salariales correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025.

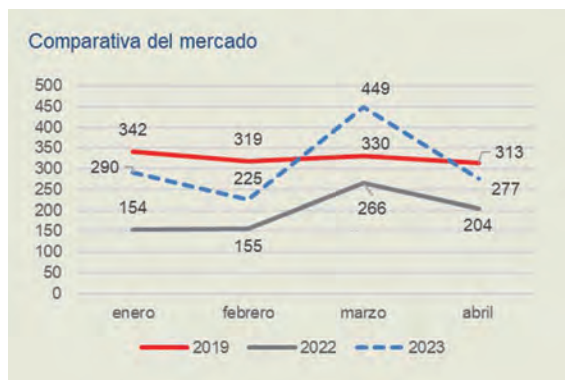


MATRICULACIONES DE BUSES NUEVOS VERSUS USADOS

ASCABUS ANALIZA DE LAS MATRICULACIONES A FECHA DE ABRIL DE 2023

EL AVANCE DEL AÑO 2023 INDICA QUE LAS MATRICULACIONES DE “BUSES NUEVOS” NO LLEGAN A ALCANZAR LOS NIVELES PREPANDEMIA DEL AÑO 2019, QUEDÁNDOSE POR DEBAJO DE APROXIMADAMENTE EL 5 % DE AQUEL AÑO (1304 UNIDADES MATRICULADAS EN 2019 FRENTE A 1241 MATRICULACIONES EN 2023)

Ni siquiera, el “empujón” de las matriculaciones del bus urbano, motivado posiblemente por la influencia del año electoral, ha conseguido que se igualen los datos de 2019. Aunque, eso sí, ha propiciado que se superen las cifras (casi en un 60 %) del pasado año 2022. Y es que, el músculo de la inversión pública se hace notar.



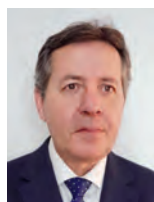
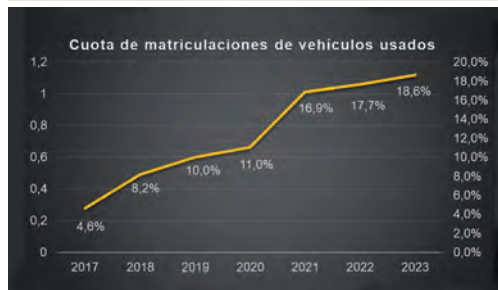
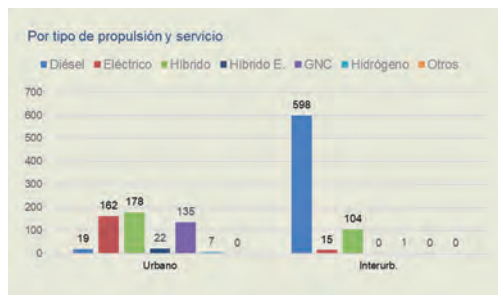
Este hecho también se pone de manifiesto en el tipo de vehículo adquirido por las empresas públicas y afines, con la utilización de buses con tecnología basada en biocombustibles o electromovilidad, frente al interurbano que aún sigue utilizando el diésel como tecnología principal y algún híbrido para la clase II.

CRECEN LAS MATRICULACIONES DE BUSES USADOS

El avance del año 2023, también nos indica que el número de "buses usados" matriculados ha crecido considerablemente. Lo cual es síntoma de que algo no estamos haciendo bien.

La inversión privada se resiente, la cuota de matriculación de vehículos usados se ha disparado en pocos años, pasando de un 5% a un 19 % en 2023. Sin duda, este es un dato preocupante, pues provoca envejecimiento del parque de buses y un aumento en la contaminación de nuestro medio ambiente.

Nuevamente, pedimos a las administraciones públicas esa ayuda tan necesaria para la adquisición de buses nuevos, menos contaminantes, que conlleven a la renovación de un parque que cada año adquiere más antigüedad.



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

El mundo del transporte

www.cocentro.com

COCENTRO



Concesionario oficial de toda la gama IVECO, IVECO BUS y PIAGGIO COMMERCIAL

- ✖ Centro experto en motores
- ✖ Taller especializado mecánica y carrocería vehículo industrial
- ✖ Venta de recambios originales IVECO, FIAT y PIAGGIO
- ✖ Venta de vehículo nuevo y ocasión IVECO

📍 Carretera de Valencia, km,12
 28051-Madrid
 Teléfono: 91 301 37 60

📍 Avenida de la Industria, 23
 Polígono Industrial La Cantueña
 28947-Fuenlabrada, Madrid
 Teléfono: 91 290 05 64

✉ cocentro@cocentro.com





AUTOCARES VÁZQUEZ OLMEDO RENUEVA SU CERTIFICADO SICTED

La empresa, perteneciente a AVO Group, ha renovado un año más el certificado de Sistema Integral de Calidad Turística Española en Destino. El acto se celebró en el salón de la Colección del Museo Ruso de Málaga. Los diplomas fueron entregados por el alcalde de la ciudad, Francisco de la Torre, y la vicepresidenta de la Confederación Empresarial Malagueña (CEM), Natalia Sánchez Romero. Desde AVO Group indican en sus redes sociales: “seguimos apostado por un Compromiso de Calidad Turística.”



LA CÁTEDRA VECTALIA PATROCINA LOS PREMIOS DEL CONCURSO CITY GAMERS

El concurso CITY GAMERS, organizado por los departamentos de Ingeniería Civil, y de Edificación y Urbanismo de la Universidad de Alicante, ha contado con la participación de la Cátedra Vectalia Movilidad. Esta ha sido la encargada de patrocinar los dos premios, de 600 euros cada uno, que se han entregado a las simulaciones de las ciudades que cuenten con una mejor planificación de movilidad urbana sostenible. Los ganadores han sido Gregorio Berná, alumno de Ingeniería Informática y Guillermo González, de Ingeniería Civil, quienes han valorado de forma muy positiva la iniciativa.



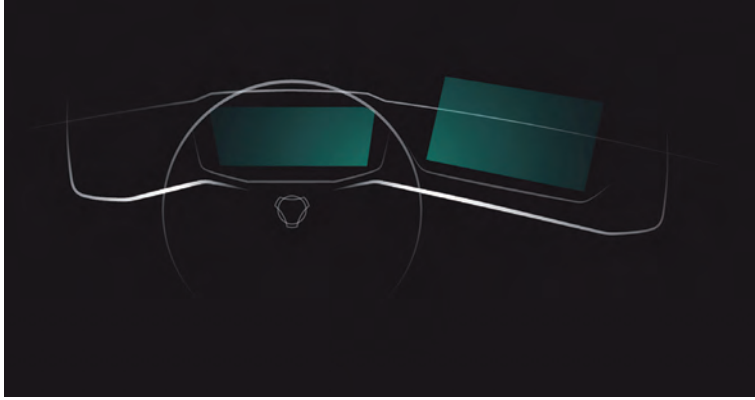
DIREXIS TUSGSAL PARTICIPA EN LOS DEBATES SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO, SEGURIDAD Y GÉNERO

Entre las ideas lanzadas destacan la protección de la calidad del servicio a través de la incorporación de cláusulas sociales en los pliegos de condiciones de los concursos de adjudicación, como poder asegurar un transporte público inclusivo que incorpore la perspectiva de género desde el propio diseño de los vehículos, o también ver el transporte urbano como espacio de integración e interacción entre grupos sociales diferentes y la socialización de la diversidad, o la necesidad de que el transporte público avance en calidad, en adaptación a la diversidad de capacidades y en la promoción de actitudes respetuosas. La Secretaría General de Transporte y Movilidad del Ministerio de Transporte Público, Movilidad y Agenda Urbana, María José Rallo, junto con el Director General de DIREXIS TUSGSAL, Carles Fàbregas, clausuraron la jornada.



DBUS INCORPORARÁ 24 NUEVOS AUTOBUSES 100% ELÉCTRICOS Y NUEVAS MARQUESINAS Y AMPLIARÁ DBIZI

En los próximos meses Dbus adquirirá 24 nuevos autobuses 100% eléctricos de 12 metros, de tal manera que junto con los 14 nuevos autobuses eléctricos de 12 metros que se van a incorporar a la flota y los tres autobuses que ya forman parte de la Compañía, en 2025 Dbus dispondrá de 41 autobuses 100% eléctricos de estas características, lo que supone el 45% de la flota de 12 metros. Asimismo, gracias a este proyecto se culmina el proceso de transformación ecológica, siendo en 2025 el 55% de la flota híbrida y, por tanto, el 100% de la flota de 12 metros de tecnología respetuosa y sostenible. El proyecto también va a acometer la renovación de 50 marquesinas accesibles, inclusivas y eficientes y va a ampliar el sistema Dbizi. En concreto, va a financiar la adquisición de 132 bicicletas eléctricas, permitiendo mejorar el servicio de bicicleta pública de alquiler de San Sebastián y dar respuesta a la alta demanda del servicio.



SCANIA PRESENTA EL NUEVO SALPICADERO DIGITAL SMART DASH

Se basa en una arquitectura electrónica modular y ofrece nuevas funciones de seguridad. Este salpicadero es la clave para allanar el camino a los servicios digitales. Se comenzará a utilizar a partir de 2024 en los camiones y autobuses Scania. Smart Dash ha sido desarrollado de acuerdo con el sistema modular de Scania para soluciones digitales a medida. Esta novedad se presenta en diferentes etapas de rendimiento, pero todas tienen en común la estructura modular, lo que permite una coexistencia perfecta con otras soluciones digitales de Scania, como My Scania o Scania Driver App.



MAN Y EL MUNDO UNIVERSITARIO INVESTIGAN SOBRE LAS PROPULSIONES DEL FUTURO

El Campus Future Driveline, que se desarrolla en las instalaciones que MAN tiene en su planta de Núremberg, se ha inaugurado oficialmente con el compromiso conjunto de desarrollar unas propulsiones libres de combustibles fósiles y aptas para el futuro, así como crear sinergias entre la ciencia y la industria. En dicho campus participan la Universidad Friedrich-Alexander de Erlangen-Núremberg (FAU), la Universidad Técnica de Núremberg Georg Simon Ohm (Ohm) y el fabricante de vehículos industriales MAN Truck & Bus.

ZARAGOZA PRESENTA EL PROYECTO DIGIZITY CON IRIZAR E-MOBILITY

Avanza y el Ayuntamiento de Zaragoza han presentado DIGIZITY, un proyecto que nace para diseñar e implementar soluciones innovadoras con el objetivo de automatizar, descarbonizar y digitalizar el transporte urbano con autobuses cero emisiones. La capital aragonesa será el laboratorio de pruebas para el desarrollo del autobús Irizar ie tram inteligente y conectado del proyecto Digizity. El autobús desarrollado para esta prueba es el modelo Irizar ie tram de 12 metros, un vehículo 100% eléctrico con capacidad para hasta 74 pasajeros. Por ello, se ha dado un paso más y se ha presentado su ENTORNO RELEVANTE, que consiste en una infraestructura de investigación acotada y 100% segura.



KING LONG ESPAÑA RECIBE UN PREMIO POR IMPULSAR EL FUTURO ELÉCTRICO

El director de Europa de King Long International - Peter Zhou- hizo entrega de un premio conmemorativo a KL BUSES, S.L (la distribuidora de King Long en España) en reconocimiento al impulso del futuro eléctrico en el sector del bus en nuestro país haciéndolo coincidir con la celebración de su 10º aniversario en España. El acto de entrega tuvo lugar en las propias instalaciones de KL BUSES en Albacete, donde José Ángel García y Juan Carlos Pérez, socios de KL BUSES, recibieron la placa conmemorativa de manos de Peter Zhou. Más de 30 ciudades españolas han probado ya el modelo PEV12 SLF clase I 100% eléctrico de 5ª generación y 12 metros.





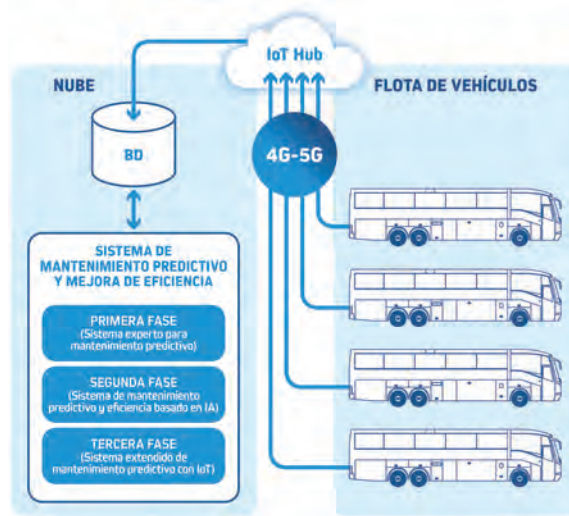
ATLAS EBERSPÄCHER, UNA GRAN ALIANZA

En el año 2019, Eberspächer Sutrak GmbH, nombró distribuidor para España a Atlas Bus S.L. Después de 4 años de trabajo los resultados de crecimiento en esta marca son asombrosos. Para ambas compañías el resultado ha sido muy satisfactorio, a pesar de tener una pandemia de 2 años por medio que limitó el crecimiento, pero que no rebajó los objetivos esperados, duplicando incluso las cifras previstas. En la actualidad Atlas alberga entre sus 3 almacenes un stock superior a 400.000€ solo en productos de la marca Eberspächer. Las compras están creciendo un 30% por año y la facturación de productos supera los 1.3 millones de euros en 2022.



LAMILUX, DISTINGUIDA COMO “EMPRESA VINCULADA AL HOGAR” EN BABIERA

La empresa familiar LAMILUX, con sede en Rehau, ha sido premiada por sus actividades, compromiso y proyectos iniciados e implementados con éxito en y para la región de la Alta Franconia. Albert Füracker, Ministro de Estado de Finanzas e Interior de Baviera (a la izquierda en la imagen), entregó el lunes 24 de abril a los directores ejecutivos de LAMILUX, Heinrich y Dorothee Strunz este galardón en el Ministerio del Interior de Núremberg. Entre sus ideas: la guardería propia, una feria de orientación profesional y de estudios y su programa de formación interna o los cursos de programación para niños y la jornada familiar para acercar a los niños de modo lúdico a las profesiones MINT (ciencias, ingenierías, comunicaciones y salud). Autor de la imagen: StMFH/Christian Blaschka



HISPACOLD TRABAJA EN UN SISTEMA DE MANTENIMIENTO PREDICTIVO Y EFICIENCIA CON IA

El proyecto, denominado SAPOHVAC, de dos años de duración, se desarrolla en colaboración con la Universidad de Sevilla y cuenta con el apoyo de CTA (Corporación Tecnológica de Andalucía), el Centro para el Desarrollo Tecnológico y la Innovación (CDTI), el Consorcio de Transporte Metropolitano de Sevilla y TUSSAM. El proyecto SAPOHVAC tiene como finalidad el desarrollo de un sistema inteligente basado en dos objetivos complementarios. Por un lado, la generación de un sistema de mantenimiento predictivo capaz de predecir cuándo realmente es necesaria la intervención técnica en un vehículo, anticipándose así a la avería, y minimizando tanto los costes, como los tiempos de intervención. Por otro lado, persigue la optimización energética del funcionamiento de los equipos de climatización, para la reducción de los costes de operación.

WEBASTO RANGE PLUS: CALEFACCIÓN PARA FURGONETAS ELÉCTRICAS

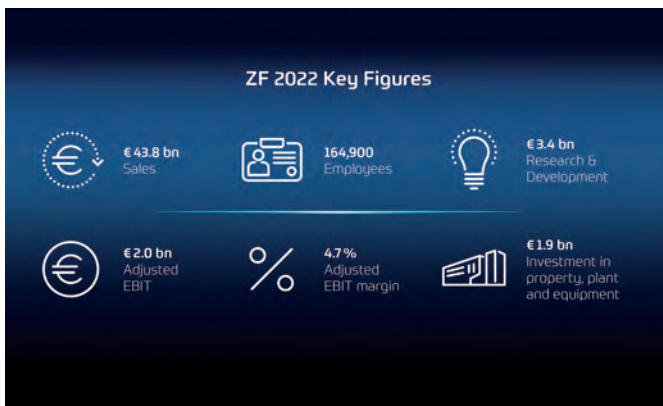
Un calefactor de aire Webasto instalado en postventa, garantiza hasta un 35% más de autonomía en las furgonetas eléctricas durante los meses más fríos del año. Es una garantía de temperaturas cálidas y agradables para los pasajeros y personas que dependen de un vehículo eléctrico para trabajar. Equipando su vehículo con el sistema Webasto Range Plus - calefactor de aire Air Top 2000 STC alimentado por combustible más su depósito de combustible - usted reduce significativamente el uso del calefactor eléctrico existente en el vehículo, sustituyendo la energía térmica eléctrica por la adicional de Webasto, lo que hace que toda la capacidad de la batería esté disponible para la autonomía del vehículo eléctrico.





CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE ZF

La empresa tecnológica ZF ha continuado su rumbo estratégico en el extraordinariamente exigente año 2022 y ha marcado el rumbo del desarrollo económico futuro. Algunas áreas se abrirán a socios e inversores potenciales. Otros deberían poder actuar de manera más eficiente y cercana al cliente a través de fusiones. En el ejercicio económico de 2022, la empresa generó unas ventas de 43.800 millones de euros, un aumento del 14 % en comparación con el año anterior. Estos pasos apuntan a alinear ZF más claramente con campos futuros y hacerlo más rentable.



¡VUELVEN LAS #JORNADASDELAUTOCAR EN LOS TALLERES AUTORIZADOS OMNIPLUS!

EvoBus Ibérica, filial española de Daimler Buses, puso de nuevo en marcha las #JornadasdelAutocar en colaboración con la red de talleres autorizados. La marca reinició sus jornadas el pasado 7 de marzo en Indese Vehículos Industriales en Santa Fe (Granada) taller de la red de servicio OMNIplus para autobuses y autocares Mercedes-Benz y Setra. En estas jornadas especialistas de los diferentes temas ofrecen las claves sobre cómo ahorrar combustible, mejorar la seguridad de la flota, optimizar la compra de recambios, servicios para sacarle el mayor rendimiento a los vehículos y opciones de financiación. Además, en esta ocasión los operadores pudieron ver y probar un Mercedes-Benz Turismo.



HIDRAL GOBEL APUESTA SIEMPRE POR LA FORMACIÓN SOBRE SU PRODUCTO

Uno de los pilares de Hidral Gobel es la formación para garantizar el buen funcionamiento y mantenimiento de los productos de accesibilidad. Sergio Justel del Val, área manager de Hidral Gobel, ha impartido unas clases a los empleados de Tussam Sevilla para que conozcan cómo operar con la rampa HGR Comfort, instalada en los nuevos autobuses MAN adquiridos en la flota municipal. Durante las dos sesiones teórico-prácticas, se han presentado los modos de funcionamiento de la rampa, tanto automático como manual, los esquemas eléctricos y las herramientas de diagnosis, así como los problemas más comunes que pueden presentarse y su solución.



CONTINENTAL CONSIGUE LA TRIPLE CORONA CON TRES GALARDONES EN LOS PREMIOS A LOS MEJORES NEUMÁTICOS DEL AÑO EN SU XX EDICIÓN

Continental, fabricante líder de neumáticos, fue premiado por partida triple en la XX edición de los Premios Neumáticos del Año, organizados por la revista N&MR. En esta ocasión, se ha alzado con los premios de la categoría de neumáticos de Turismo (Continental SportContact 7), en la de 4x4 y SUV (General Tire Grabber GT Plus) y en la de Comercial Liger (Continental VanContact Ultra). De esta manera, Continental se convierte en la única compañía en haber recibido una triple victoria en diferentes categorías en estos premios.



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.



TAR, EMPRESA DEL GRUPO ALSA, COMPRÓ 9 AUTOBUSES URBANOS DE OTOKAR

La empresa leonesa cuenta con 9 vehículos del modelo Kent C de 10,8 metros para su flota de la UTE Ferrolbus. Los vehículos han sido entregados por Somauto, distribuidor oficial de la marca en España.



AUTOCARES J. DOMÍNGUEZ ADQUIERE UN KING LONG C10 PRE-ADAPTADO

Ya son varias las unidades de la marca King Long con las que cuenta esta empresa malagueña. Autocares J. Domínguez fue fundada en 1.985 por José Domínguez Ortega. El midibús entregado cuenta con 10 metros de longitud.



AUTOCARS DEL PENEDÈS ADQUIERE UN NUEVO AUTOCAR MAN

Se trata de un vehículo con carrocería Beulas Cygnus de 15 metros y chasis MAN. La entrega fue realizada por Joaquim Beulas a Manuel Sivill de la empresa Autocars del Penedès.

AUTOCARES MAÑAS SUMA A SU FLOTA EL PRESTIJ SX DE TEMSA

Iván López y José María Marín (de Marín Ayala, distribuidor de Temsa en España), a la derecha y a la izquierda en la imagen respectivamente, entregaron la unidad a Francisco Mañas y Francisco Mañas Jr. Esta empresa familiar de transporte de viajeros está ubicada en Sorbas (Almería).



AUTOCARES FERRÍN COSTA APUESTA POR GBISTER Y LA MARCA TEKAYDINLAR

La empresa de la localidad gallega de Vimianzo, con más de 50 años de experiencia, adquirió un microbús Ícaro de Tekaydinlar, marca distribuida en España por Gbister. Este modelo es el Microbús del Año 2023 en España.

TORRES BUS ADQUIERE 3 AUTOCARES EVOBUS

Son 2 Mercedes-Benz Turismo RHD-L con capacidad para 60 plazas cada uno y 1 Setra S415 de 69 plazas. Torres Bus fue fundada hace 50 años por Marcelino Torres Fuentes y actualmente es guiada por sus hijos Marcelino Torres Mora y Ángel Torres Mora. Torres Bus cuenta con más de 15 autobuses de hasta 71 plazas.





FRANCISCO LARREA ADQUIERE OTRO AUTOBÚS OTOKAR

El operador madrileño volvió a apostar por la marca, distribuida en España por Somauto. Es la segunda unidad de esta marca. El vehículo elegido es un Vectio U LE, un midibus interurbano de 9,3 m con motor trasero. Tiene piso bajo hasta la 2ª puerta.

HICID INCORPORA A SU FLOTA DOS BUSES GNC DE SCANIA Y CASTROSUA

Hispano del Cid, perteneciente al Grupo Autos Mediterráneo, ganó la concesión del servicio urbano de autobuses de la ciudad castellonense de Villareal e incorporó dos nuevos buses con bastidor Scania modelo N 280 UB4X2 y carrocería Castrosua.



TRANSHERRO VUELVE A APOSTAR POR SUNSUNDEGUI Y VOLVO

La empresa TransHierro comenzó el año incorporando a su flota una nueva unidad Sb3 LE. El nuevo Sb3 LE del operador tiene chasis VOLVO B8R LE con suspensión rígida 4x2 E6. El vehículo tiene una longitud de 10,9 metros y capacidad para 37 plazas.



EL PRIMER INTOURO HYBRID EN GALICIA ES DE AUTOCARES PEDRO POMBO

El operador gallego adquirió dos unidades Mercedes-Benz Intouro hybrid. La empresa fue fundada en 1962. En la actualidad cuentan con delegaciones en Madrid, La Coruña y Malpica, estando la sede central en La Coruña.



AUTOCARES FRANCISCO GÓMEZ APUESTA POR TEKAYDINLAR Y MERCEDES-BENZ

Se decidió por un microbús modelo ÍCARO de Tekaydinlar, ideal para grupos pequeños y con una gran capacidad de maletero, 4m3. Mide 8,096 metros de longitud. El operador de Albacete centra sus servicios en el transporte discrecional.



AUTOCARES MONTIJANO APUESTA POR SUNSUNDEGUI Y MAN

La empresa Autocares Montijano incorporó a su flota una nueva unidad Sunsundegui SC7 de 13m carrozado sobre chasis MAN RR2 con suspensión independiente 4x2 Euro 6. El operador está ya en su cuarta generación familiar al frente de la empresa.

SOMAUTO ENTREGÓ EL SEXTO AUTOBÚS OTOKAR A AUTOCARES RÍAS BAIXAS

Ha adquirido un autobús interurbano modelo Kent U LE con capacidad hasta 90 pasajeros. La empresa familiar gallega, con casi 100 años de historia, ha apostado por un autobús interurbano. En los últimos tres años ha renovado el 50% de su flota, compuesta por 130 vehículos.



AUTOS GONZÁLEZ APUESTA POR EL PRESTIJ SX DE TEMSA

José Ramón Menéndez (a la derecha en la imagen), de Marín Ayala, distribuidor de la marca en España, entregó a Fernando y Jesús González, de Autos González, en el taller colaborador Tamesa, en Santiago de Compostela.



TILP RENUEVA SU FLOTA CON MERCEDES-BENZ, INTEGRALIA, VOLVO Y SUNSUNDEGUI

El operador canario no deja de hacer mejoras. Comenzó el año con la adquisición de 1 autobús híbrido Clase II del modelo Mercedes-Benz Citaro Híbrido para la línea 500 del servicio regular de transporte de viajeros de la isla de La Palma. Fue la primera unidad adquirida con los fondos Next Generation conseguidos por el Cabildo Insular.

También adquirió 2 nuevos autocares con chasis Volvo B11R con suspensión independiente 4x2 E6 y carrocería Sc7 de

Sunsundegui. Tienen una longitud de 12 metros y cuentan con una capacidad de 55 plazas.

Y, por otro lado, incorporó además cuatro minibuses modelo ONE de Integralia sobre chasis Mercedes-Benz. Se trata de las primeras unidades que TILP adquiere a este carrocerero. Primero recibió dos unidades en el mes de marzo y ahora se acaban de entregar las otras dos.

TILP cuenta con casi medio siglo de historia y sigue creciendo.



RAMOS BUS ADQUIERE UN TEMSA PRESTIJ SX

El modelo Temsa Prestij SX adquirido por esta empresa de Guadalajara tiene 7,16 metros y una capacidad de bodega de 3 metros³. José Ramón Menéndez, de Marín Ayala (distribuidor de TEMSA en España), hizo la entrega a Juan José y Luis Ramos en las instalaciones de Temsa en Paracuellos del Jarama, en Madrid.



AUTOCARES PLANA AMPLÍA SU FLOTA CON 12 AUTOCARES SCANIA

Estos 12 vehículos, con carrocería Irizar i8, se entregaron desde el concesionario oficial de Scania Talleres Rapalo, en Reus. Tres son Scania K 450C B6x2*4 y los otros nueve son Scania K 410C B4x2. De su flota de 700 autobuses, el 40% son Scania. Autocares Plana es referente en Tarragona y Cataluña. Fundada en 1964 como compañía familiar, cuenta con 1.000 empleados.



IVECO ENTREGA UN NUEVO MICROBÚS DE GAS A ROIG BUS

El modelo elegido es la nueva Daily 65C14 de GNC, Natural Power. El vehículo se destinará a servicios discrecionales de pasajeros. El grupo ROIG lleva más de 70 años siendo líder en el alquiler de coches (1.600) y también de autocares (60) en Baleares. Tiene servicio taxi, y taxi de lujo, así como agencia de viajes.

AUTOCARES ROYMAR ADQUIERE UN KING LONG C10 PRE-ADAPTADO

Se trata del primer King Long de esta empresa valenciana. Autocares Roymar, perteneciente al grupo Transvía, nace en 1977. En la actualidad cuenta con una flota de 20 vehículos. El midibús cuenta con 10 metros y capacidad de 39 plazas + G + C.



RONABUS APUESTA POR ISUZU

El operador madrileño ha incorporado una unidad del modelo NOVO de ISUZU. La entrega ha sido realizada por Mobility Bus, el distribuidor oficial de la marca en España. El Novo es un vehículo versátil, con capacidad para 29 plazas + G + C.

100
electric

**IVECO
BUS**

Drive the road of change



btts.adf.com

EWAY

ELECTRONOBIILITY

- Flexibilidad en la gama de producto
- Maxima personalización
- Amplia red de servicio europea
- Servicios telemáticos IVECO ON

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

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

Año 29. #292.
Suplemento Mayo 2023
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



MAN LION'S CITY 10 E AUTOBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA





¡BIENVENIDO A LA FAMILIA DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN!

EL ÚLTIMO MODELO EN LLEGAR HA SIDO EL NUEVO MAN LION'S CITY 10 E

LA GAMA DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN LION'S CITY E HA COSECHADO MUCHOS ÉXITOS DESDE SU LANZAMIENTO AL MERCADO EN 2020. AHORA EL LION'S CITY 12 E Y EL LION'S CITY 18 E YA TIENEN UN HERMANO PEQUEÑO: EL MIDIBÚS LION'S CITY 10 E

El nuevo autobús eléctrico MAN nace ya con la experiencia acumulada por la marca con los otros dos modelos de la gama, de los que se la marca ha recibido más de 1.000 pedidos en los primeros dos años desde su presentación.

Las capacidades del eBus han sido sobradamente demostradas, sobre todo en el Electrifying Europe Tour, un viaje a través de ocho países que en España aportó más de 60.000 Km de recorrido.

UN FUTURO ELÉCTRICO CON EL APOYO DE MAN

El año pasado, el mercado de autobuses eléctricos en Europa creció un 26% hasta alcanzar las 4.152 unidades matriculadas. En 2021, había 3.282 unidades, lo que corresponde a un crecimiento del 48 % en comparación con 2020. En el último ejercicio, casi el 5% de los autobuses urbanos producidos por MAN eran eléctricos. La marca tiene previsto que esa cifra aumente a la mitad para el año 2025 y que suponga alrededor del 90% en 2030.

Para poder evolucionar hacia la nueva movilidad, el fabricante cuenta con MAN Transport Solutions, que brinda asesoramiento y asistencia a los operadores antes, durante y después del pedido de los vehículos eléctricos. Con su ayuda, MAN puede ofrecer soluciones personalizadas y servicios de consultoría individual a sus

clientes, para que dar el salto a la electromovilidad no de tanto vértigo.

FABRICADO EN EUROPA

El MAN Lion's City 10 E se fabrica en la planta polaca de Starachowice desde principios de 2023, cumpliendo con los mismos altos estándares que para todos los demás autobuses urbanos MAN Truck & Bus.



La gama Lion's City E ha sido probada en climas extremos, desde los Alpes a Marruecos.



El MAN equipo de Electrifying Europe Tour en la etapa de St. Moritz.



EL NUEVO MAN LION'S CITY 10 E

LA PROBADA TECNOLOGÍA ELÉCTRICA MAN EN LAS CALLES MÁS ESTRECHAS DE LA CIUDAD

CON TAN SÓLO 10,5 METROS DE LONGITUD, EL LION'S CITY 10 E LLEVA LA ELECTROMOVILIDAD A TODOS LOS RINCONES OFRECIENDO UNA GRAN CAPACIDAD A PESAR DE SU TAMAÑO

El midibús MAN Lion's City 10 E se basa en el kit de construcción del 12 E: la anchura, la altura, los voladizos y el concepto sin torre de motor en la parte trasera siguen siendo los mismos. El "acortamiento" de la carrocería tuvo lugar exclusivamente entre los ejes. Con un radio de giro exterior de 8,6 metros, dimensiones compactas y una distancia entre ejes de solo 4,4 metros, es la solución ideal para centros urbanos estrechos y zonas peatonales concurridas.

Con un máximo de 33 plazas, 2 puestos para sillas de ruedas y hasta 80 pasajeros, cuenta con más plazas disponibles que la oferta de los competidores.

HASTA 300 KM DE AUTONOMÍA

Como todos los MAN eBuses, el MAN Lion's City 10 E funciona con baterías de iones de litio del Grupo Volkswagen, que tienen una densidad de energía y una vida útil particularmente altas. Al igual que sus dos modelos hermanos mayores, el eBus de diez metros se carga en el depósito mediante toma de carga CCS. Una carga com-

pleta de cuatro paquetes de baterías toma menos de dos horas y media, con cinco paquetes el autobús necesita alrededor de tres horas, con una potencia de carga de hasta 150 kW.

El MAN Lion's City E dispone de una de las mayores capacidades de batería del segmento (hasta 400 kWh) y hasta 300 kilómetros de autonomía. Con la próxima generación de baterías, la cual es compatible con los vehículos actuales, la autonomía y su vida útil aumentará significativamente.

SIEMPRE PENSANDO EN LA EFICIENCIA

El vehículo es más ligero y con un paquete de baterías menos consigue unas prestaciones similares al 12m, debido a su menor consumo por la reducción de peso

El motor central MAN en el eje trasero ofrece una potencia máxima de 240 kW, y una gran recuperación de energía gracias a su potente frenada eléctrica.

El sistema de aire acondicionado de los vehículos MAN está completamente canalizado, consiguiendo así un nivel de confort óptimo, con el menor consumo posible.

MÁS PEQUEÑO, PERO CON LA MISMA GARRA

También ofrece la misma tecnología sofisticada que sus colegas más largos, con sistemas de seguridad como el ESP, un asistente de apagado de advertencia activo, los faros LED que brillan durante el día o el sistema de reemplazo de espejos MAN OptiView basado en cámaras.

Un pequeño autobús que nace siendo muy grande.

10,5
metros
de longitud

PEQUEÑO, PERO CON GRAN CAPACIDAD



El pequeño de la familia de autobuses eléctricos MAN cuenta con hasta 33 plazas sentadas, 2 puestos para sillas de ruedas y capacidad hasta 80 pasajeros en total. Para mejorar su accesibilidad se puede equipar con 2 o 3 puertas.

LUCES LED EN TODAS LAS FUNCIONES DE ILUMINACIÓN



El vehículo también incluye los emblemáticos faros LED que brillan durante el día, como el resto de la familia de autobuses eléctricos de la marca.

UN DISEÑO ATRACTIVO Y EFICIENTE



Es más corto y más ligero que el resto de la gama. Esto, junto a su motor eléctrico potente y eficiente, una capacidad de recuperación de energía muy alta y un sistema de aire acondicionado optimizado, permite importantes ahorros energéticos

DISEÑO MODULAR DE LA GAMA



Este midibús tiene la misma anchura, altura, voladizos y concepto sin torre de motor en la parte trasera que la versión de 12 metros.



MÁXIMA SEGURIDAD



Esta versión cuenta también con asistentes a la conducción y modernos sistemas de seguridad como el ESP o el sistema de asistencia MAN OptiView basado en cámaras.

RECARGA EN UN MÁXIMO DE TRES HORAS



Se carga en el depósito mediante toma de carga CCS. Una carga completa de cuatro paquetes de baterías toma menos de dos horas y media, con cinco paquetes el autobús necesita alrededor de tres horas, con una potencia de carga de hasta 150 kW.



300 Km de autonomía

Vectalia probó en Alicante el MAN Lion's City E y acaba de incorporar una unidad a su flota de Cáceres.



MAN ELECTRIFICA EUROPA

EN ESPAÑA, TRAS EL ÉXITO DE LAS PRUEBAS, COMIENZAN A ENTREGARSE eBUSES MAN

ESPAÑA, CON SU OROGRAFÍA ABRUPTA Y SU VARIADA CLIMATOLOGÍA, SIRVIÓ DE CAMPO DE PRUEBAS PARA LOS eBUSES DE MAN. ALGUNAS DE ESAS PRUEBAS YA HAN DADO SUS PRIMEROS FRUTOS



La EMT de Valencia acaba de incorporar a su flota 20 autobuses MAN Lion's City 12 E.



DBUS, operador de San Sebastián adjudicó 68 eBuses a MAN (51 de 12 m. y 17 de 18 m).



La EMT de Málaga también ha apostado por los autobuses eléctricos de MAN en su última adquisición



Los 7 eBuses MAN de Grupo Ruiz en Badajoz.



Grupo Ruiz usará 13 eBuses MAN Clase II en una línea interurbana en Madrid.



Avanza ha incorporado 2 autobuses eléctricos de MAN para su flota de Bizkaibus

Desde el lanzamiento del primer e-bus de MAN, los operadores españoles han mostrado su interés en este nuevo modelo en todas sus diferentes versiones y tamaños, demostrando la gran confianza que el mercado nacional tiene en el producto y asesoría de MAN en la transición a la electromovilidad. Prueba de ello es la entrega de más de 100 unidades en nuestro país.

Los flotistas de autobús han premiado el enfoque 360º para electromovilidad que ofrece la marca. Desde la consultoría inicial para dimensionar la red y elegir el tipo de vehículo que mejor se adapta a ella, hasta los sistemas de gestión y control o su alto nivel de especialización en la postventa de los nuevos e-buses.



MAN LION'S CITY 10 E

AUTOBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

El Secretario General de ATUC, Jesús Herrero, hizo entrega de este premio. Recogió el trofeo Stéphane de Creisquer, Director General de MAN Truck & Bus Iberia



JURADO DEL AUTOBÚS DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

AISA - Fortunato Pascual Hernansanz
 ALSA - Miguel Ángel Alonso Juliá
 ARRIVA SPAIN - Carlos Crespo
 ASCABUS - Francisco Javier Vargas
 AUCORSA - Ana Tamayo
 AUESA - Ángel Luis Andreu
 AUVASA - Álvaro Fernández Heredia
 AVANZA - Eloísa Díaz de Diego
 BELIZÓN Y RODRÍGUEZ -
 Nicolás Rodríguez Ballesteros
 COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE LA CORUÑA -
 Ignacio Prada
 DBUS - Igor González Aranburu
 EDETANIA BUS - Salvador Nabas Beltran
 EMT DE FUENLABRADA - Francisco Arroyo
 EMT DE MADRID - Alfonso Sánchez Vicente
 EMT DE MALAGA - Miguel Ruiz
 EMT DE PALMA DE MALLORCA -
 Mateu Marcús Fiol
 EMT DE TARRAGONA - Juan Manrubia
 EMT DE VALENCIA - Marta Serrano
 EMTUSA GIJÓN - Juan José Piniella Aranda
 EMTUSA HUELVA - Manuel Bendala
 EMUTSA (EMT de Mieres) -
 Andrés Gutiérrez Porrón

FIGUERES DE SERVEIS -
 Lluís Martínez Abad
 GRUPO HIFE - José María Chavarría
 GRUPO INTERBUS - José De la Gándara
 GRUPO MONBUS - Javier Cuesta Martín-Gil
 GRUPO RUIZ - Alberto Egido Martínez
 GUAGUAS MUNICIPALES -
 Miguel Ángel Rodríguez
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 LA HISPANO DEL CID - Mercedes Cuevas
 MAITOURS (Grupo Alsa) - Isaac Álvarez
 MOVENTIS - Juan Giménez Mariné
 REUS TRANSPORT - Josep M^a Adserà
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 SAGALÉS - Ramón Sagalés Orteu
 SALCAI-UTINSA -
 Víctor Manuel Quintana Hernández
 T.E.I.S.A. - Transports Elèctrics
 Interurbans - Àlex Gilabert Vázquez
 T.U.S. (Transports Urbans de Sabadell) -
 Francisco López
 TITSA (Transportes Interurbanos de
 Tenerife) - Raquel Martínez

TMB (Transports Metropolitans de
 Barcelona) - Jacobo Kalitovics
 TRANSPORTE INSULAR LA PALMA -
 Luis Rodríguez
 TRANSPORTES URBANOS DE SANTANDER -
 Jose Ramón Fernandez-Regatillo Fdez.
 TRANVÍA DE CÁDIZ -
 Leopoldo Pérez Hernández
 TUSGSAL - Carles Fabregas
 TUSSAM (Transportes Urbanos de
 Sevilla) - Rubén García Lancharro
 TUVISA (Transportes Urbanos de Vitoria) -
 Marijo Ajuriaguerra Uribe
 VECTALIA - Antonio Arias Paredes

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



A VECES, MENOS ES MÁS.

MAN LION'S CITY 10 E.



¡E de electromovilidad! El MAN Lion's City 10 E, con una longitud de vehículo de 10,5 metros y una capacidad de batería modular instalada de 320 a 400 kWh, ofrece grandes ventajas en términos de eficiencia, flexibilidad y sostenibilidad. Compacto, maniobrable, potente: así se presenta el nuevo MAN Lion's City 10 E. Y si lo combinamos con nuestras soluciones personalizadas e integradas de eMobility, el beneficio de la movilidad eléctrica será aún mayor. www.man.eu/lionscity-e

