

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

Año 29. #293.
Junio 2023
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

SOLUCIÓN SEFAC PARA PROTECCIÓN DE FOSOS

- Reportajes: Congreso de ATUC y UITP Summit 2023 en Barcelona •
- Especial: Una posventa cada vez más importante •
- Producto: novedades de MAN, IVECO BUS y CASTROSUA •

LLÉVAME A CUALQUIER LUGAR.

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



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





KITT, TE NECESITO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

En los años 80 pensábamos que el Coche Fantástico era ciencia ficción. Ahora, hablamos a diario con la hermana de KITT, Siri, y su prima, la lámpara sabelotodo Alexa. La tecnología está ya prácticamente en todas las facetas de nuestra vida y convivimos con ella con bastante naturalidad. Es la evolución de la inteligencia artificial lo que está suscitando alguna controversia. Sin embargo, todo apunta a que será fundamental su uso en muchos ámbitos como el de la automoción. La conducción autónoma o el mantenimiento inteligente de vehículos son algunas de sus aplicaciones. Ya las podemos ver en funcionamiento. En este número hemos hablado de la seguridad vial y los componentes que deben mejorarse para que el autobús siga siendo un referente de buenas prácticas. Por un lado, los empresarios podrán conocer el estado de puntos del carné de puntos de los conductores profesionales que trabajan en su compañía, pero también se podrán realizar pronto test de alcoholemia. Esto, a pesar de que la mayoría de los profesionales del volante cumplen con las normas religiosamente, va a reducir todavía más el número de accidentes de autobús. Está demostrado que quitar coches particulares de la carretera y las calles, disminuye el riesgo de accidentes. Por eso, también será importante la puesta en marcha de planes de transporte de empleados a sus puestos de trabajo.

Y como punto máximo de la seguridad vial se espera la llegada del nivel 5 de la conducción autónoma, donde se elimine el conductor y, por tanto, el error humano causante de un alto porcentaje de los siniestros.

Sobre estos vehículos hemos aprendido un poco más en la pasada edición del Congreso de la UITP, que se celebró en junio en Barcelona. Muchas marcas ya han puesto en funcionamiento en zonas reservadas o en condiciones reales microbuses autónomos, otros están realizando pruebas con vehículos de tamaño estándar de 12 metros.

Esa conectividad y la inteligencia artificial que requiere la toma de decisiones de la conducción autónoma se aplica ya en el mantenimiento predictivo y en la reposición de piezas en almacenes. Sobre estas y otras cuestiones hemos hablado en nuestro especial de posventa, que experimenta un gran cambio debido a la digitalización y electrificación de las flotas.

Sobre electromovilidad y automatización también se habló en el Congreso de ATUC 2023, que quiso poner su mirada en el punto de vista de las personas, los usuarios. Mientras todos estos avances toman la calle, nosotros nos preguntamos: ¿Soñarán los coches autónomos con multas digitales?"



03



06



12



20



24



30



34



36



38

03 EDITORIAL

KITT, te necesito

20 REPORTAJE

El transporte público, entre las principales búsquedas online

34 PRODUCTO

Nuevo autobús eléctrico
Castrosua NELEC-BYD

06 EN PORTADA

La tecnología mejorará la seguridad vial

24 ENTREVISTA

Ian Livesey, Responsable de TUI
en Baleares y España peninsular

36 PRODUCTO

Nueva generación de autobuses
eléctricos IVECO BUS

12 REPORTAJE

Mantenimiento flexible y seguro
con las columnas móviles SEFAC

30 ENTREVISTA

Mieke Glorieux, Directora
de Busworld Europe

38 FERIA

Congreso y exposición de la UITP 2023



14



32



42

14 ENTREVISTA

Carlos Crespo, director técnico de Arriva Spain

32 REPORTAJE

MAN brilla en la UITP con su oferta de electromovilidad

42 ESPECIAL

¿Preparados para la nueva postventa?

26 ASOCIACIONES

Congreso Anual de ATUC 2023



26

VIAJEROS
de transporte público en España y Portugal

Depósito Legal: M-23.188-1995

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Isabel Blancas Maldonado

Marketing & Publicidad: Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas: Antonio Juliá Fernández

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

Sección Oficial:

aetram Tascabus

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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





LA TECNOLOGÍA MEJORARÁ LA SEGURIDAD VIAL

EL TRANSPORTE EN AUTOBÚS Y AUTOCAR SIGUE SIENDO EL MÁS SEGURO DE LA CARRETERA

DURANTE EL AÑO 2022, FALLECIERON EN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN NUESTRO PAÍS 1.145 PERSONAS. EL TIPO DE USUARIO QUE MÁS HA INCREMENTADO SU MORTALIDAD EN LA CARRETERA ES EL DEL VEHÍCULO TURISMO

El año pasado se produjeron 1.042 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.145 personas (7 de ellas eran pasajeros de autobús) y otras 4.008 resultaron heridas graves. Estas cifras representan 44 fallecidos más (+4 %) y 425 heridos graves menos (-10 %) que en 2019, año de referencia y previo a la pandemia.

En cuanto a movilidad, durante el pasado año se registraron 439,8 millones de movimientos de largo recorrido por carretera, lo que supone un 3 % más que los realizados en 2019 (427,1 millones).

El parque de vehículos se ha incrementado en un 3,6 % respecto a 2019, llegando a los 35,6 millones de vehículos, y el censo de conductores ha aumentado un 0,82 %, hasta los 27,5 millones de conductores.

Por tipo de vía. Las carreteras convencionales siguen siendo las que más fallecidos registran. Respecto a 2019, aumentan más los fallecidos en carretera convencional (+5 %) que en autopista y autovía (+3 %). 833 personas fallecieron en accidentes de tráfico en vías convencionales (73 %) y 312 en autopista y autovía (27 %), de modo que de cada 4 fallecidos, 3 son en carretera convencional y 1 en autopista y autovía.

Por tipo de accidente. La salida de vía supone casi la mitad de los fallecidos (42 %). Los fallecidos por esta tipología han aumentado un 13 % respecto a los registrados en 2019.

Por tipo de usuario. Ha cambiado la tendencia de los últimos años. En 2022 se han reducido en un 5 % los fallecidos vulnerables y han aumentado un 10 % los fallecidos en turismo (560). En el cómputo global,

han fallecido 422 usuarios vulnerables, 22 menos que en 2019. Este descenso se ha producido de forma significativa en los motoristas, con 251 fallecidos, 35 menos que en 2019.

Aumentan los peatones fallecidos, 126 en 2022 frente a los 118 de 2019, lo que significa que 1 de cada 10 fallecidos en carretera eran peatones. Más de la mitad de los fallecidos fueron en autopistas y auto-vías (58, cinco más que en 2019). Más de 3 de cada 10 fallecidos en estas vías rápidas lo fueron cuando se habían bajado del vehículo. Sólo 8 de los 126 peatones fallecidos hacía uso de prenda reflectante. Aumentan los ciclistas fallecidos. En total, han sido 44 los usuarios de bicicleta muertos, 4 más que en 2019.

Por edad, los mayores descensos de fallecidos por franja de edad se producen en los grupos de 25 a 34 años con una disminución de un 11 %, y de 45 a 54 años, con una reducción de un 9 %. La franja de edad que más aumenta es la de 55 a 64 años, con 197 fallecidos, un 23 % más que en 2019 (160).

Por día de la semana, el 56 % de los fallecidos se registra en día laboral (641 víctimas mortales), días en los que también se observa un mayor aumento de la movilidad (+4 %).

TAN SÓLO 7 DE LAS 1.145 PERSONAS QUE FALLECIERON EL AÑO PASADO EN ACCIDENTES DE TRÁFICO VIAJABAN EN AUTOBÚS

En cuanto a los accesorios de seguridad, 142 personas que viajaban en turismo y furgoneta (25 %) no llevaban el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Tampoco hacían uso del casco 9 ciclistas y 5 motoristas.



EL BAJO CONSUMO, EL SILENCIO Y LA SEGURIDAD. HAY COSAS QUE MERECE LA PENA POTENCIAR

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

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



LOS EMPRESARIOS PODRÁN CONTROLAR LOS PUNTOS QUE LES QUEDAN A LOS CONDUCTORES PROFESIONALES ASALARIADOS, ASÍ COMO HACER TEST DE ALCOHOLEMIA

Por comunidades autónomas, aumentan las personas fallecidas en Castilla y León (+40), Andalucía (+25), Castilla-La Mancha (+15), Región de Murcia (+9), Aragón (+7), Comunidad Foral de Navarra (+5), Cantabria (+4), Galicia (+1) y Canarias (+1). Descienden en la Comunidad de Madrid (-20), Cataluña (-18) y País Vasco (-13), La Rioja (-6), Extremadura (-6), y Comunitat Valenciana (-1).

¿CÓMO MEJORARÁ LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PRÓXIMOS AÑOS?

El sector trabaja activamente para mejorar la seguridad vial constantemente, primero con la compra de vehículos que incorporan los últimos sistemas de seguridad activa y pasiva, y segundo, apostando por la formación continua de los conductores profesionales.

A finales de año, el sector verá cumplida una de sus reivindicaciones, poder conocer los puntos de los conductores profesionales que trabajan en sus empresas de transporte, para evitar así, que alguien pueda conducir sin puntos. También llegarán los controles de alcoholemia para, directamente, evitar la salida a la calle cuando no se cumplen los requisitos adecuados para la conducción.

A estas medidas se suman políticas como incentivar las rutas escolares y también las rutas de empleados a sus puestos de trabajo. Porque quitar coches de la carretera, no sólo alivia la contaminación, también

mejora la seguridad vial, como demuestran los datos de Tráfico. En los próximos años, veremos el auge de los vehículos de conducción autónoma, que serán un referente de seguridad en las calles. Los autobuses llevan la delantera en esta tecnología.

ALSA Y LA UNIVERSIDAD NEBRIJA TRABAJAN EN LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

El operador de movilidad Alsa ha impulsado y financiado un proyecto coordinado por el Centro de Investigación Nebrija en Cognición (CINC) de la Universidad Nebrija y la International Chair in Cognitive Health (Cátedra Internacional en Salud Cognitiva). Juntos estudian cómo mejorar las habilidades cognitivas de los conductores con un proyecto de investigación conjunto que abre las puertas a desarrollar políticas para potenciar una mayor seguridad en el transporte de viajeros. A través de este ambicioso proyecto científico y aplicado, se proporcionará a la sociedad datos relevantes que puedan ser extrapolables también a conductores no profesionales en la búsqueda por el aumento de la seguridad vial. Para ello la dirección de Personas y Cultura de Alsa y el grupo de investigadores de la Universidad Nebrija han creado una alianza estratégica con la empresa internacional CogniFit, líder en la evaluación y el entrenamiento cognitivo.

DECISIONES SEGURAS DURANTE LA CONDUCCIÓN

Los participantes en el estudio son cerca de un millar de conductores y conductoras profesionales españoles y portugueses que pertenecen a la plantilla de ALSA. Completarán un entrenamiento cognitivo personalizado basado en tareas presentadas a modo de juego durante tres meses.

Todos los participantes en el estudio se someterán a evaluaciones para identificar sus fortalezas y debilidades en habilidades cognitivas, tratando así de determinar la relación que esto tiene con la toma de decisiones seguras durante la conducción. Además, los participantes españoles y portugueses completarán un entrenamiento cognitivo personalizado basado en tareas presentadas a modo de juego durante tres meses con el fin de reforzar su salud cognitiva.

Antonio Fernández Rayón, director de Formación de Alsa, confía en que “este entrenamiento ayudará a conocer mejor el efecto del envejecimiento en las capacidades de nuestro personal de conducción, cuya media de edad se ha visto incrementada debido a un escaso relevo generacional”. Y, lo más importante, señala Rayón: “A establecer un plan de acción que permita que todos nuestros conductores lleven a cabo su trabajo de forma segura.”

Al examinar habilidades cognitivas como la atención, la memoria de trabajo, la velocidad psicomotriz y el funcionamiento ejecutivo, el equipo de investigadores espera crear una evaluación más completa de las capacidades de un conductor. **El director del CINC**



Proyecto de Alsa y la Universidad Nebrija.



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



Proyecto del Instituto de Biomecánica de Valencia.

de la Universidad Nebrija, Jon Andoni Duñabeitia, considera que “esto podría ayudar potencialmente a los equipos de gestión de las empresas de transporte para tomar mejores decisiones al entrenar a los conductores.”

El conocimiento derivado de este estudio podrá ser posteriormente utilizado para crear programas de entrenamiento personalizados y más efectivos no sólo para conductores profesionales, sino también para conductores no profesionales. Además, estas acciones abren las puertas a nuevas propuestas por parte de las instituciones públicas para atender al perfil cognitivo de los conductores noveles y expertos, e invitan a desarrollar políticas globales desde las instituciones competentes.

VEHÍCULOS AUTÓNOMOS: REVOLUCIONARÁN LA SEGURIDAD VIAL

Gran parte de la tecnología que hoy se incorpora a los vehículos es un paso más hacia la conducción autónoma total. Desde los vehículos sin automatización alguna (nivel cero) hasta la conducción 100% autónoma, sin chófer (nivel 5) hay diversos grados de asistencia a la conducción (nivel 1) y grados de automatización (niveles 2, 3 y 4) que requiere todavía de un conductor al volante en mayor o menor medida, al menos, para supervisar.

En países como Alemania y Estados Unidos, están circulando automóviles autónomos del tipo 3 y Japón ya prepara un carril exclusivo para ellos el próximo año.

Son muchos los que temen que la aplicación de estas tecnologías olvide la ética. Sin embargo, la tecnología “empática” podría ser la solución y daría más fiabilidad para quienes no tienen aún claro si confiar o no en este tipo de vehículos.

IBV PRESENTA UN “MÓDULO EMPÁTICO” PARA VEHÍCULOS AUTÓNOMOS

Hasta ahora, las investigaciones en vehículos autónomos se han centrado principalmente en soluciones técnicas sin considerar aspectos “intangibles”, como la percepción de seguridad, que podrían ser perjudiciales para la aceptación de esta tecnología. Con este proyecto se ha diseñado un modelo centrado en las personas que permita al vehículo gestionar acciones correctivas para mejorar el trayecto de viaje de sus ocupantes.

El Instituto de Biomecánica (IBV), con el proyecto SUaAVE –‘Supporting acceptance of automated Vehicle’ (financiado por el programa europeo ‘Horizon 2020’), ha desarrollado un novedoso sistema capaz de estimar en tiempo real el estado mental, tanto cognitivo como emocional, de los viajeros para mejorar su experiencia. Este sistema empático y sensible detecta si este siente miedo, enfado, satisfacción, aburrimiento, angustia, ira o alegría, y también su nivel de concentración, atención o estrés. La novedosa tecnología incorpora, además, un modelo observacional que analiza cómo influyen en el estado de ánimo del usuario los factores externos, como el tráfico o las condiciones ambientales.

La respuesta humana modulada del vehículo, llamada ACE. ACE está formada por una interfaz inteligente que adapta su información al estado emocional y cognitivo del pasajero; tres modos de confort dinámico diferentes que el vehículo modifica en función del estado de ánimo de los ocupantes y también un conjunto de ajustes de confort ambiental que cambia su luz, control de ruido y opacidad de ventanas.

Para lograr esta innovación se ha contado con la participación de más de 5.000 usuarios (conductores, peatones y ciclistas) y se han llevado a cabo alrededor de 400 pruebas en simulador de conducción y en carretera (en un vehículo autónomo “simulado”). Para ello, se han realizado pruebas en el HAV (Human Autonomous Vehicle), un simulador de conducción dinámico y altamente inmersivo del IBV, en las que los participantes vivían la experiencia de viajar en modo autónomo en diferentes escenarios, diseñados para provocar las emociones más representativas que pueden sentir los pasajeros y, de esta manera, poder analizar sus señales fisiológicas.

MULTITUD DE PRUEBAS CON AUTOBUSES AUTÓNOMOS

Son ya varias las marcas que han probado o puesto en circulación vehículos autónomos, normalmente lanzaderas de reducido tamaño o autobuses en carriles reservados o pruebas piloto. En España se probó un autobús autónomo de tamaño estándar en circulación real con el proyecto AutoMOST, en el que participaron Avanza, Irizar y el Ayuntamiento de Málaga.

EL FOMENTO DEL TRANSPORTE ESCOLAR Y LAS RUTAS DE TRABAJADORES A EMPRESAS, AYUDAN A DISMINUIR LA SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS

EL BUS AUTÓNOMO DE KING LONG YA CIRCUA POR SINGAPUR

Durante el pasado mes de enero se puso en servicio el autobús autónomo King Long nivel SAE 4 en el campus universitario de Ngee Ann Polytechnic de Singapur con la finalidad de brindar servicios de transporte a los estudiantes. El proyecto bautizado como MooBus ha utilizado el chasis del modelo de conducción autónoma de King Long llamado Apolong. Cabe destacar que la tecnología autónoma de King Long ha sido utilizada comercialmente en China desde el año 2018, recorriendo más de 150.000 kilómetros y sirviendo a más de 150.000 pasajeros en 28 ciudades y 39 escenarios además de contribuir a reducir los accidentes de tráfico y la huella de carbono.



Proyecto MooBus de conducción autónoma de King Long.

MAN PROBARÁ EN SERVICIO REGULAR UN AUTOBÚS ELÉCTRICO AUTOMATIZADO

El fabricante alemán MAN probará en Múnich un autobús urbano eléctrico automatizado en condiciones reales de funcionamiento. MAN Truck & Bus está equipando sus autobuses con un sistema inteligente de conducción automatizado (ADS) que dispone de una tecnología de sensores muy desarrollada. MAN ya ha probado con éxito el manejo automatizado en paradas de autobuses dentro del proyecto @CITY. Los socios del proyecto pretenden probar el uso de medios de transporte altamente automatizados

LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA ELIMINARÁ LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO OCASIONADOS POR EL ERROR HUMANO

tanto en el sistema de transporte público urbano como en el interurbano. Para ello, está previsto crear una flota para viajes compartidos compuesta por entre tres y cinco vehículos automatizados que funcionarán bajo demanda. Asimismo, está previsto el funcionamiento programado de un autobús rígido automatizado en una línea de Múnich. Habrá un conductor supervisando la operación. El proyecto, que ya se ha puesto en marcha, se prolongará hasta diciembre de 2025.

Parece lejano, pero todo llega. No se sabe con exactitud el momento en el que todos los vehículos serán totalmente autónomos. Cuando llegue el nivel 5 de la conducción autónoma, el vehículo no contará con volante ni pedales. El error humano no existirá, lo que supone reducir alrededor del 75% del número de accidentes en la carretera.



EXPOBUS IBERIA

FERIA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

SILLEDA, 16-18 DE NOVIEMBRE DE 2023



WWW.EXPOBUSIBERIA.COM #EXPOBUSIBERIA23





Columnas SEFAC con cableado aéreo.

MANTENIMIENTO FLEXIBLE Y SEGURO CON LAS COLUMNAS MÓVILES SEFAC

MÁS QUE NUNCA, OFRECE SUS EQUIPOS, REPUESTOS, TALLERES Y EL SERVICIO DE EXPERTOS

DESDE HACE MÁS DE 50 AÑOS, SEFAC PRESTA SUS SERVICIOS EN ESPAÑA A LOS TALLERES DE MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Más que nunca, la empresa española, ubicada en Coslada (Madrid), está a la disposición de sus clientes, teniendo disponibles todos los repuestos originales para los equipos de su fabricación, incluso para los más antiguos, instalados en los años 80 o 90. SEFAC cuenta con un equipo de técnicos especializados que proponen un amplio abanico de soluciones: Reparaciones, garantías, puestas en marcha, formaciones, contratos de mantenimientos, para que sus máquinas siempre estén disponibles y en perfecta condición de seguridad para los operarios.

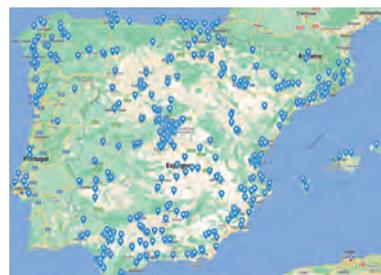
REPUESTOS DISPONIBLES, EXPERTOS DANDO SOLUCIONES EN PLAZOS CORTOS, LO QUE CADA UNO PUEDE ESPERAR DE UN PROVEEDOR

La amplia gama de SEFAC, permite también a cualquier tipo de aplicación encontrar la solución más adecuada con un presupuesto ajustado. El presupuesto para las columnas móviles puede ser bastante inferior a lo que uno piensa. El modelo **ESENCIAL 65** con 4 columnas de 6,5t, puede ser

el producto perfecto y más que suficiente para la empresa que no necesite levantar vehículos todos los días.

Cuando las columnas se requieren más a menudo en un taller grande donde se tienen que mover bas-

COLUMNAS DE ALTA CALIDAD



SEFAC es la única empresa en España, con este nivel de servicio, este abanico de oferta y especializada en las columnas móviles de elevación. Lo avala la red de clientes que tiene en España, más de 1.600 juegos de 4 columnas todavía funcionando. ¡Las más antiguas todavía en servicio teniendo más de 20 años!



Red de foso SEFAC.

tante, las columnas sin cables, funcionando con baterías, pueden ser una buena solución.

3 MODELOS DE COLUMNAS SEGÚN LAS NECESIDADES DE CADA CLIENTE

El modelo inalámbrico SW2 puede trabajar en configuraciones de 4 o 6 columnas (o más), este modelo permite una puesta en marcha rápida, sin la demora de llevar y conectar los cables.

El inconveniente propio a este tipo de tecnología es que, por funcionar con baterías, se tienen que recargar. Por eso en caso de uso intensivo de las columnas, SEFAC aconseja siempre elegir las columnas con cables, el modelo HY82. Los cables no son los de hace 20 años. Ya hace unos cuantos años que las mangueras son más resistentes, pesan menos, y tienen enchufes desconectables entre columnas por lo cual son fáciles de manejar y difíciles de dañar.

Para las columnas que se ubican siempre en la misma zona del taller, se puede prever una conexión aérea para no tener mangueras en el suelo.

Lavadora de piezas SEFAC



Según la disponibilidad, SEFAC puede también proponer columnas de su marca, de segunda mano, totalmente revisadas, con piezas cambiadas cuando es necesario, probadas y con garantía del fabricante.

NO NOS OLVIDAMOS DE LOS OTROS EQUIPOS DE TALLER

SEFAC sigue proponiendo sus soluciones de redes de fosos, para proteger este lugar del taller que se puede transformar en un peligro si no está bien indicado y protegido.

En su gama de equipos de taller propone también máquinas para desmontar los neumáticos de vehículos industriales y equilibrar las ruedas. Las máquinas que ofrece son potentes y fáciles de utilizar. Cuenta además dentro de su equipo, con grandes profesionales que han trabajado muchos años en el sector de los neumáticos, por eso les pueden aconsejar sin compromiso. Su gama incluye también los sistemas de lavado para las piezas o para los bajos de los vehículos.

¡NOVEDAD!: BANCOS DE FRENOS MÓVILES

Esta máquina ofrece los mismos servicios que un frenómetro convencional sin los inconvenientes de un sistema fijo. No se pierde espacio en el taller, la máquina se puede instalar en cualquier sitio, hasta en el exterior. Obviamente no hace falta ninguna obra civil. Es una perfecta solución para los talleres alquilados. Da la ventaja de poder desplazarse a otros sitios puntualmente para campañas de controles de los frenos. SEFAC se ha asociado con una gran marca especializada en estas máquinas.



SEFAC ES LÍDER EN EQUIPOS DE COLUMNAS MÓVILES Y TAMBIÉN PUEDE OFRECER COLUMNAS DE SEGUNDA MANO RECONDICIONADAS



“EL TRANSPORTE PÚBLICO ES EN SÍ MISMO UNA MEDIDA CLAVE PARA PROMOVER LA SOSTENIBILIDAD”

CARLOS CRESPO, DIRECTOR TÉCNICO DE ARRIVA SPAIN

HABLAMOS CON ÉL SOBRE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y OTRAS CUESTIONES



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

Ha recuperado Arriva la demanda tras la pandemia? ¿Hay cambio de hábitos? Estamos cerca de recuperar la demanda pre-pandemia. Creemos que los descuentos en transporte han tenido un impacto positivo en este incremento. Actualmente hay unos descuentos importantes y gracias a ello estamos teniendo una recuperación positiva, cercana a recuperar la demanda previa al covid. Los datos de viajeros de transporte urbano e interurbano del INE para enero, febrero y marzo de este año marcan esa tendencia ascendente que nos señalan la recuperación.

Respecto a los cambios en los hábitos:

- El final del teletrabajo permanente y la vuelta al trabajo presencial o híbrido ha hecho que las cifras de pasajeros se vayan recuperando de forma paulatina. Hay que tener en cuenta que para el transporte público el fin de las restricciones por la pandemia llegó más tarde, ya que la mascarilla estuvo presente hasta hace pocos meses.
- Vemos cada vez más viajeros los fines de semana. Esto también nos señala una nueva tendencia, y es que, además del teletrabajo, las personas cada vez eligen más viajar en transporte público para sus actividades de ocio, lo cual es una tendencia muy positiva.

- Otro factor que influye en el cambio de hábitos de desplazamientos son los nuevos sistemas de movilidad que han irrumpido en las ciudades. Las personas tienen más opciones para desplazarse.

¿Qué puntos destacaría en la estrategia de Arriva hacia la movilidad sostenible?

La estrategia de sostenibilidad de Arriva, tanto a nivel de España como de Europa, es una cuestión central en la operativa de la empresa. Somos un agente activo en el proceso de descarbonización y en la consecución de objetivos marcados desde las instituciones comunitarias. Estamos optando por alternativas respetuosas con el medio ambiente y las personas como los autobuses eléctricos o híbridos, con los que sustituimos los que funcionan con otros tipos de combustibles. Además, estamos haciendo campañas para fomentar el uso del transporte público a la hora de desplazarse, ya que es una de las alternativas de movilidad más sostenible. En Arriva, somos muy conscientes de nuestras responsabilidades con el medio ambiente y con las generaciones futuras. Es importante recordar que el transporte público es en sí mismo una de las medidas clave para promover la sostenibilidad y para reducir la congestión y la contaminación en las ciudades. En este camino, cabe destacar que la colaboración público-privada es vital y nuestra experiencia, en ese sentido, es muy positiva.

Han incorporado 9 ebus. ¿Cuál será su política de incorporación de vehículos con propulsión alternativa de cara a 2030?

Los servicios de transporte público tienen un papel clave que desempeñar para hacer frente a los desafíos medioambientales. Nuestro compromiso es contribuir al fomento del uso del transporte colectivo para reducir los impactos de los desplazamientos de las personas. Al mismo tiempo, estamos implementando nuevos sistemas en nuestras operaciones para minimizar nuestros propios impactos ambientales a nivel empresa. Aquí entran los nuevos autobuses eléctricos que hemos puesto en marcha en Alcorcón.

A esos 9 autobuses hay que sumar otros 6 que lleguen este mismo mes y que se implementarán en los servicios urbanos de Alcorcón. Esto hará posible que el transporte urbano de Alcorcón sea 100% eléctrico. Es un gran paso en nuestra estrategia de movilidad sostenible. Estamos invirtiendo en flota, que conlleva también la inversión en infraestructuras, mantenimiento, control y monitorización. Además del trabajo mano a mano con las administraciones públicas y las autoridades de transporte.

El que uno de los municipios más importantes de la Comunidad como es Alcorcón, con cerca de 170.000 habitantes (INE, 2018), sea la primera localidad madrileña de su importancia en disponer de todas sus líneas urbanas completamente cero emisiones y cero ruidos es para nosotros un paso muy importante que habla de nuestro interés y nuestro com-

ARRIVA SPAIN EN CIFRAS

- TIPO DE SERVICIOS: URBANO E INTERURBANO
- FLOTA TOTAL: APROXIMADAMENTE 500 VEHÍCULOS
- % ADAPTACIÓN PMR: 100%
- NÚMERO DE LÍNEAS: APROXIMADAMENTE 100
- PERSONAL EN PLANTILLA: 1.000 PERSONAS
- % VEHÍCULOS PROPULSIONES ALTERNATIVAS: 40% ENTRE ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

promiso. Este es, sin duda, el comienzo de una nueva etapa en el transporte público interurbano en la Comunidad de Madrid.

Para los trayectos de media distancia donde la tecnología eléctrica aún no está disponible, continuamos con nuestra estrategia de seguir incorporando nuevos vehículos ECO que prestan servicio en las líneas interurbanas que conectan los principales municipios del suroeste de la Comunidad de Madrid con la estación de Príncipe Pío. Nuestra intención de cara a 2030 es seguir por este camino, adaptando nuestra renovación de flota a las tecnologías más sostenibles que estén disponibles.

También inauguraron en Alcorcón una base de operaciones sostenible. ¿Qué importancia va a tener esta sede para su estrategia de movilidad sostenible?

Las instalaciones ocupan una parcela de 8.500 m² y es única en el sector porque está diseñada según los criterios del Instituto Passivhaus, convirtiendo, así, a la Comunidad de Madrid, en la primera región en contar con una empresa de transporte de viajeros con un edificio de consumo de energía casi nulo que sigue los criterios de esta prestigiosa institución.

Estamos en un edificio único en la Comunidad de Madrid, único en el sector del transporte y de referencia en toda Europa, pues consigue reducir nuestros gastos de climatización en casi un 90% gracias a la generación de energía propia mediante 242 placas solares. Además del consumo energético, la gestión del agua también es una prioridad que hemos tenido en cuenta en el diseño. Por esto hemos incorporado un depósito de 50.000 litros



“LA INCORPORACIÓN DE LOS VEHÍCULOS 100% ELÉCTRICOS CONLLEVAN UNA SERIE DE CAMBIOS TECNOLÓGICOS IMPORTANTES EN NUESTRA OPERATIVA”

que recoge agua de lluvia, la cual se destina a lavar los vehículos, luego se recicla y se vuelve a utilizar para la misma función, lo que se traduce en un ahorro del 67% en el consumo de agua potable. Reutilizamos también el agua de las duchas para otros usos dentro del edificio.

¿La flota de nueva propulsión cambiará el tipo de gestión, el modelo de negocio?

Con la incorporación de los primeros 15 vehículos totalmente eléctricos a nuestra flota, gestionados desde las instalaciones en Alcorcón y que prestan el servicio de transporte urbano en esta localidad. Para ello, hemos construido una central de carga adaptada a las necesidades de estos nuevos vehículos; hemos rediseñado nuestros talleres y formado al personal técnico para poder realizar el correcto mantenimiento de estos vehículos; así mismo, hemos implementado diferentes sistemas de software para optimizar la carga y la operativa diaria. Este nuevo escenario nos empuja a hacer cambios en el tipo de gestión como estos.

¿Qué soluciones están implementando para potenciar la movilidad sostenible?

La incorporación de los vehículos 100% eléctricos conllevan una serie de cambios tecnológicos importantes en nuestra operativa. Por ejemplo, hemos incorporado una tecnología de última generación que hace una diferencia positiva en el consumo energético. Se trata del sistema de Smart Charging, o Carga Inteligente. Este sistema permite que las sesiones de recarga de los vehículos se optimicen en función de todas las variables del servicio: las necesidades energéticas; la carga actual; la hora de partida de cada autobús; el precio que la energía tiene en ese

momento; y permite alargar la vida útil de las baterías. La prioridad de este sistema es que cada autobús cuente con la energía necesaria para dar el servicio según la planificación operativa de la forma más eficiente posible. Se logra, de este modo, optimizar recursos y costes gracias a un sistema de carga inteligente.

Desde el punto de vista tecnológico, ¿qué herramientas están incorporando?

Como hemos ido comentando, este cambio tecnológico requiere la implementación de una serie de nuevos procedimientos internos; formación e implementación de herramientas de software que nos ayudan en esta transición tecnológica tan potente que estamos realizando.

¿Podría hacer un balance de su experiencia con los autobuses eléctricos?

Nuestra experiencia tras estos primeros meses es positiva. Esta transición supone un gran reto y aunque requiere ajustes y capacidad de adaptación, llevamos ya tres meses operando con estos vehículos ofreciendo a nuestros usuarios un servicio más sostenible, libre de ruidos y emisiones. Hemos conseguido mantener el nivel de calidad de nuestro servicio.

¿Qué consejo daría a los operadores que van a entrar en la electromovilidad?

El futuro de la movilidad es sostenible y ahí estamos implicados todos los operadores, además de la administración pública. Es el camino correcto para poder cuidar del planeta y de las personas que lo habitamos. El consejo sería que siga este camino, que es una solución de presente y futuro. La electrificación de las flotas tiene muchas ventajas, para las empresas y para los viajeros, pero necesita el compromiso e impulso de todos.

¿Cómo les afecta la escasez de conductores y qué medidas están tomando?

Estamos viendo que en muchas zonas que operamos existen dificultades para encontrar conductores y mecánicos. Esto supone un problema grave para los operadores, por lo que desde Arriva estamos centrándonos en la parte de formación de jóvenes, por ejemplo, a través de la colaboración con centros de formación profesional, de los que recibimos estudiantes que trabajan con nosotros. Trabajamos en hacer más atractivos estos puestos de trabajo y fomentamos la incorporación de la mujer a nuestro sector con planes de igualdad, diversidad e inclusión que nos ayuden a conseguir este objetivo.

¿Probarán también tecnologías de conducción autónoma?

En un futuro por supuesto estamos abiertos a probar todas las tecnologías que vayan surgiendo y que tenga sentido incorporar a nuestra operativa.





**EL COLABORADOR PRIVILEGIADO
DE LAS GRANDES REDES
URBANAS E INTERURBANAS**

Piezas de recambio para AUTOCARES Y AUTOBUSES



ejes y dirección



lunas y parabrisas



calefacción



**cajas de cambio
y embragues**



electricidad



carrocería



retrovisores



suspensión



filtración



motor



asientos



frenos

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1 • Plataforma Logística PLAZA
50197 Zaragoza ESPAÑA

+34 876 26 95 50 +34 876 76 89 94

info@cbmiberica.eu

www.cbmcompany.com



LAS EMPRESAS CONSULTARÁN LOS PUNTOS DE SUS CONDUCTORES PROFESIONALES

LOS TRANSPORTISTAS PODRÁN SABER EL ESTADO DEL CARNÉ DE SUS CONDUCTORES ASALARIADOS

PARA ELLO, ANTES DE FINALES DE 2023, LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO PONDRÁ A DISPOSICIÓN DE LOS OPERADORES UNA APLICACIÓN ONLINE, SEGÚN HA INDICADO FENADISMER

Era una vieja reivindicación de las empresas de transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros. La asociación FENADISMER ha informado sobre la posibilidad de consultar el saldo de puntos del carné de los profesionales de la conducción que trabajan para esas empresas, que podrá llevarse a cabo a través de una aplicación online que se pondrá en marcha antes de final de año.

De este modo, los empresarios sabrán en todo momento que están cumpliendo con la legalidad y ninguno de sus trabajadores realiza servicios con los puntos del carné agotados. Hasta ahora, la empresa era la responsable en caso de infracción, aunque era imposible controlar el estado de puntos de las licencias de conducir de los empleados.

Esta novedad llega tras la entrada en vigor en marzo de 2022 de la reforma de la Ley de Seguridad Vial, por la cual se abre esta posibilidad y también la de poder instalar sistemas de control preventivo de alcohol y drogas para los conductores profesionales

Consulta de puntos del carné online

Según ha indicado esa asociación, la DGT trabaja en una aplicación de consulta online, a través de su propia web, que estará en funcionamiento antes de final de año. Estará disponible tanto para empresas como autónomos del sector del transporte por carretera. Para consultar los puntos que les quedan a sus asalariados no necesitarán consentimiento de éstos.

FENADISMER considera "muy positiva dicha medida preventiva ya que contribuirá a mejorar la seguridad vial del transporte por carretera, a la vez que eliminará la inseguridad jurídica a la que se enfrentan en la actualidad las empresas transportistas que no tienen manera de conocer en qué condiciones habilitantes se encuentran sus conductores."

CONTROLAR EL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS

La citada reforma de la norma va a permitir también que los empresarios vean cumplida su segunda reivindicación, poder realizar controles de alcohol y otras drogas a sus conductores profesionales en sus jornadas de trabajo. Las empresas estarán así acreditadas para hacer test iniciales y periódicos, pero también aleatorios.

Para ello, deberá aprobarse un procedimiento legal, previa consulta a las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera. Podría estar listo en 2024.



PLAN DE MOVILIDAD PARA LAS EMPRESAS

LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE OBLIGA A ESTE COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL

EL CLÚSTER DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DE EUSKADI ORGANIZA UN CURSO DE VERANO SOBRE PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO PARA LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO, CON LA COLABORACIÓN DE MUBIL

En Euskadi, desde finales de 2022, las empresas de más de 100 trabajadores están obligadas a disponer de un plan de movilidad al trabajo orientado a reducir la demanda de movilidad y conseguir desplazamientos más limpios. Esta obligación deriva de la aplicación de la Ley de Sostenibilidad Energética de Euskadi, en vigor, y del Real Decreto que la desarrolla. Asimismo, la obligatoriedad de disponer de planes de movilidad al trabajo alcanzará al conjunto de las empresas de España antes de que finalice este año, una vez aprobada la Ley de Movilidad Sostenible, actualmente en tramitación.

El curso “Plan de Movilidad al trabajo: guía rápida para elaborarlo”, que organiza el Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi, quiere ofrecer a las empresas una pauta sencilla para cumplir con ambas regulaciones. La formación se impartirá el 22 de junio, de 9:00 a 14:00 horas, en el Palacio Miramar de Donostia-San Sebastián, como parte de los cursos de verano de la Universidad del País Vasco. Se ofrecerá una parte teórica que se complementará con un espacio práctico en el que cada alumno podrá esbozar las líneas maestras de su propio plan.



Sunsundegui



CONFIANZA EN EL FUTURO

La calidad es el ADN de Sunsundegui, que crea modelos con un alto valor añadido y una alta rentabilidad a lo largo del tiempo para los clientes, con calidad en cada material empleado, en cada paso del proceso constructivo.



EL TRANSPORTE PÚBLICO, ENTRE LAS PRINCIPALES BÚSQUEDAS ONLINE

PRESENTADO EL PRIMER GRAN INFORME DE BÚSQUEDA DE MOVILIDAD ONLINE EN ESPAÑA

EN EL ESTUDIO, QUE HA SIDO REALIZADO POR LA CONSULTORÍA BECONFLUENCE, CON LA COLABORACIÓN DE PONS MOBILITY, SE INDICAN LAS PRINCIPALES PREOCUPACIONES DE LOS ESPAÑOLES CUANDO BUSCAN ALGO RELACIONADO CON MOVILIDAD EN INTERNET O LAS REDES SOCIALES

El informe es fruto del análisis de datos de 9,5 millones de personas, de las cuales 7,5 son particulares y otros 1,12 millones son personas que realizaban las búsquedas para la empresa en la que trabajan o de la que son propietarios (pymes, autónomos).

SEIS CONCLUSIONES PRINCIPALES:

En general, se imponen las preocupaciones del día a día de ciudadanos y empresas, lejos de temas de debate de la agenda oficial: preocupación por los precios de los carburantes, las restricciones de movilidad a los coches en las ciudades, dudas sobre qué tipo de vehículo de comprar y preocupación también por las sanciones administrativas o qué ocurrirá con los vehículos con muchos años.

Las pymes, micropymes y autónomos reflejan su preocupación por los precios de los carburantes, trabas, restricciones, costes y san-

ciones a su actividad. Las grandes y medianas empresas expresan unas preocupaciones muy similares.

Sobre el transporte público, los ciudadanos no expresan excesivo interés sobre la sostenibilidad, ya que buscan mayoritariamente información sobre los precios y la fiabilidad del servicio, que son sus principales preocupaciones.

La sostenibilidad es un elemento que no se puede obviar en las búsquedas, ya que existe un porcentaje de ciudadanos que preguntan sobre ello para tomar decisiones concretas que afectan a su vida, pero aún es más pequeño de lo que cabría imaginar, pese a la masiva presencia de este concepto en el debate lanzado desde instituciones, empresas interesadas y medios de comunicación.

Un tramo aún reducido de las búsquedas se centra la movilidad alternativa: bicicletas y patinetes eléctricos en las ciudades.

Llama también la atención la invisibilidad y la casi intrascendencia de la Administración central, que no genera interés en ser una referencia para buscar información en sus páginas webs. El índice de visitas es casi anecdótico y buena parte de las veces es en tono de reproche.



LOS CONCEPTOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD MÁS BUSCADOS EN INTERNET SON LOS PRECIOS DE LA GASOLINA, LAS RESTRICCIONES DE MOVILIDAD, EL TRANSPORTE PÚBLICO O QUÉ TIPO DE COCHE COMPRAR

(17,5), la falta de puntos de recarga para los eléctricos (16,9), las nuevas leyes de tráfico, las multas, los atascos o los problemas de aparcamiento. De nuevo no aparecen entre las mayores preocupaciones lo relacionado con la sostenibilidad.

Sobre los tipos de vehículos sobre los que consultan los ciudadanos, el 42,7 lo hace sobre vehículos de combustión, el 19,5 sobre eléctricos, el 18,4 sobre bicicletas y el 11,9 sobre patinetes eléctricos.

Del transporte privado (taxis y VTC), la principal preocupación es de nuevo los precios (19,5), así como la falta de cobertura fuera de las ciudades (14,8) o el estado de los carsharing (14,3).

Sobre las preocupaciones de los usuarios de vehículos como bicicletas y patinetes eléctricos, cabe destacar que sólo que el 9,9 de las personas rastreadas han mostrado interés en ello, principalmente para reprochar la falta de infraestructura en las ciudades, las multas, los accidentes o la falta de políticas para los ciclistas.

LOS DATOS: PERSONAS PARTICULARES QUE BUSCAN INFORMACIÓN

Barcelona lidera el mayor porcentaje de búsquedas (20,4) entre personas particulares, seguido de Madrid (19,9). El resto está lejos: Sevilla con el 5,40 o Valencia con el 5,20.

En este momento, unas 850.000 personas buscan información cada mes sobre la movilidad, fruto de una tendencia que viene en ascenso: entre 2017 y 2021, la subida fue del 22,3 por ciento. Y en 2022, el crecimiento fue del 11 por ciento.

Sobre movilidad sostenible, el 22,9 por ciento de los 9,5 millones de españoles rastreados han hecho búsquedas sobre estos asuntos de forma específica. Y el 9,9 por ciento ha expresado interés o preocupación sobre aspectos de la movilidad alternativa, como patinetes o bicicletas.

Las preocupaciones principales sobre el transporte público son los precios (15,9), la congestión de usuarios (15,3), la falta de servicio entre localidades (13,5) o los servicios nocturnos y la inseguridad en trenes, metro y autobuses. La inseguridad es una preocupación en crecimiento. No aparece la sostenibilidad entre las 9 principales preocupaciones de los usuarios de transporte público.

Sobre el transporte particular (coches y motos propios), los temas más buscados son el precio de la gasolina (18,5), las dudas sobre si es obligatorio un coche eléctrico en la ciudad (14,9), qué tipos de vehículos pueden circular por determinadas zonas de bajas emisiones, restricciones de movilidad o el coste del mantenimiento de un vehículo en los próximos años. Las principales preocupaciones de los usuarios privados son el robo de vehículos (19,4), el precio del combustible

LOS DATOS: EMPRESAS Y AUTÓNOMOS QUE BUSCAN INFORMACIÓN

Nada menos que el 72,9% de las búsquedas provienen de microempresas, pymes y autónomos. Y el 22,2%, de medianas empresas. Sólo el 4,9% provienen de grandes empresas. Madrid lidera el mayor porcentaje de búsquedas (22,5%), seguido de Barcelona (20,4%). La mayor preocupación de las empresas son las nuevas leyes y normativas y su afectación a los transportes de empresas (20,5%) o cómo repercutirá la ley de movilidad sostenible (16,8%), entre otros asuntos relacionados con las nuevas normas de movilidad y sostenibilidad que se aplicarán a las empresas relacionadas con el transporte y que pueden acarrear



Presentación del Primer Informe de búsqueda online de movilidad en España.



DESCUENTOS PARA JÓVENES QUE USEN TRANSPORTE PÚBLICO

SUBVENCIÓN DE HASTA EL 90% EN BILLETES DE AUTOBÚS Y TREN PARA JÓVENES ESTE VERANO

EL CONSEJO DE MINISTROS, A PROPUESTA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (MITMA), HA APROBADO ESTA MEDIDA QUE VA ENCAMINADA A FACILITAR A LAS PERSONAS DE ENTRE 18 Y 30 AÑOS QUE PUEDAN VIAJAR ESTE VERANO EN TRANSPORTE PÚBLICO, TANTO POR ESPAÑA COMO POR EUROPA

El descuento se aplicará sobre el precio de los billetes sencillos o de ida y vuelta para viajar entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2023. Esta ayuda se aplica tanto a jóvenes de nacionalidad española o de algún otro país miembro de la UE que tengan su residencia legal en España. Los potenciales beneficiarios deberán registrarse en la web de Mitma antes de realizar la primera compra para comprobar que se cumplen los requisitos de elegibilidad.

TIPOS DE DESCUENTOS

De esta forma, los descuentos a aplicar en España serán:

- Para servicios de autobús regular de competencia estatal: descuento del 90% del precio del billete sencillo y el de ida y vuelta.
- Para servicios de media distancia convencional y en red de ancho métrico: descuento del 90% del precio de billetes sencillos y de ida y vuelta.

- Para servicios Avant: descuento del 50% en billetes sencillos y billetes de ida y vuelta.
- Para servicios comerciales o alta velocidad de los operadores ferroviarios que prestan este tipo de servicio: descuento del 50% del precio del billete, con un máximo de 30 euros por billete.
- También se incluirá un descuento del 50% del Pase Interrail, cuando el mismo se comercialice a través de Renfe. Interrail es un título que pueden solicitar personas residentes legalmente en Europa y que permite viajar en tren por 33 países europeos o en barco (entre Italia y Grecia).

SE SUMAN A OTRAS AYUDAS PARA EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Este descuento se suma a otros aplicados durante todo el año, al igual que si hizo en el último cuatrimestre de 2022. El Gobierno activó una partida para rebajar los títulos de transporte público de ámbito regional y local en un 30%, con el compromiso de las diferentes Comunidades Autónomas y las entidades locales de asumir el resto del coste de la medida (al menos el 20%) con cargo a sus presupuestos. Esta medida se suma a la gratuidad de los servicios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia convencional y a los descuentos del 50% de los servicios Avant y la bonificación del 100% de las líneas de autobús de titularidad estatal para usuarios recurrentes.



Genuine Quality.
Durable Trust.



365 días

de premios



Acumula coronas y canjéalas por valiosas recompensas.
premiumshop.dt-spareparts.com



“HAY QUE MOVERSE CON LOS TIEMPOS PARA SEGUIR SIENDO COMPETITIVOS”

IAN LIVESEY, RESPONSABLE DE TUI EN BALEARES Y ESPAÑA PENINSULAR

GRUPO TUI ES UN GRAN TOUR OPERADOR CON SU PROPIA DIVISIÓN DE AUTOCARES

Por qué decidió el grupo contar con sus propios autocares? Somos un operador turístico mundial y adicionalmente contamos con nuestra propia flota de transporte. Para nosotros significa un elemento diferenciador y lo consideramos también otro punto fuerte dentro de nuestra cadena de valor. Dentro del grupo TUI tenemos nuestros propios cruceros, aviones, excursiones propias y exclusivas, además, en varias partes del mundo transporte propio. Todo esto nos permite asegurar la calidad del servicio a nuestros clientes.

¿Trabajan además con otros operadores de autobús?

Efectivamente, contamos con colaboradores locales tanto en aquellos destinos donde estamos presentes como Ultramar, marca bajo la que operamos nuestra línea de negocio de transporte dentro del grupo TUI, como en aquellos destinos donde no tenemos presencia y, por tanto, toda la operativa es gestionada por nuestros colaboradores. Actualmente en España contamos con 8 bases.

¿Qué características deben tener esos vehículos?

Nosotros tenemos una flota de unas 165 unidades, desde minibús de 16 plazas a autobuses de 15 metros de 71 plazas. Aunque el 90% de la flota de vehículos es de 55 y 59 plazas y tienen una media de edad de aproximadamente 6 años.

¿Qué tal fueron los resultados de 2022 y qué expectativas hay para 2023?

En 2022 estábamos saliendo de la pandemia y por tanto los primeros meses del año fueron bastante complicados en general. Algo que ha afectado significativamente los resultados económicos de ambos años, 2022 y 2023 es el fuerte incremento en costes, algo que intentamos gestionar de la mejor forma posible pero que tiene un fuerte impacto, no solo a nosotros sino al sector del transporte en general. Este ejercicio hemos visto una muy buena evolución de las reservas y somos muy optimistas, prevemos que el 2023 debería ser un año muy similar a años prepandémicos.

¿Sera fuerte esta campaña de verano?

Para nosotros los meses de verano son muy fuertes a nivel de llegadas tanto en las islas como en Península, como comentaba anteriormente, esperamos alcanzar un nivel de pasajeros similar al del 2019.



Jurado del premio Midibús del Año.

¿Qué medidas han tomado para evitar la escasez de conductores? ¿Les influye más esta escasez por el carácter estacional de sus servicios?

Iniciamos nuestro proceso de selección con bastante antelación en todas nuestras bases, y a pesar de la falta de personal y de que no se trata de una tarea fácil, en general lo hemos hecho bastante bien y prácticamente tenemos toda nuestra plantilla cubierta. El reconocimiento de marca, tanto TUI como Ultramar dentro del sector es de ayuda en este sentido.

¿A qué problemas se enfrenta principalmente el transporte turístico hoy?

1. Incremento de costes generalizado en el sector.
2. Escasez y edad media de los conductores, falta de un relevo generacional, si no tomamos medidas en los próximos años tendremos un problema.
3. Gran reto que tenemos en general en el sector del transporte turístico sería gestionar bien el cambio que hay de negocio donde los clientes cada vez son más exigentes y estamos ante una transformación digital donde la adaptación del sector y de las empresas será muy importante.

¿Qué mejoras tecnológicas han introducido en su flota de autobuses?

Durante los últimos años hemos implementado una nueva herramienta de planificación de traslados ERMES que permite optimizar los servicios siendo más eficientes en nuestros trayectos. Esta herramienta adapta los servicios en función de las variables del día a día como pueden ser los retrasos de vuelos, densidad de tráfico, etc. Esto contribuye a mejorar la experiencia del cliente.

También en la última compra de autocares de este año son 26 unidades (Irizar Volvo), hemos comprado un motor tecnológicamente muy avanzado que es el Volvo D13K donde somos unas de las primeras empresas en España en tener este motor en nuestra flota.

¿Son sus autobuses sostenibles, qué tipo de propulsión tienen y cuál será su estrategia de compras para los próximos años?

Con la compra de los nuevos autobuses con el motor Volvo D13K, estos motores ya están adaptados para el combustible biodiesel. Nosotros como grupo TUI tenemos una estrategia medio ambiental para todo el Grupo incluyendo transporte. Estamos siempre abiertos a nuevas iniciativas en temas sostenibles en el mundo discrecional. En los últimos meses hemos estado en conversaciones con el Gobierno Balear sobre el uso de sus vehículos motorizados con hidrógeno y también como grupo en conversaciones con diferentes fabricantes de buses sostenibles.

Y en cuanto a accesibilidad, ¿cómo son sus autocares? Nosotros como Ultramar no tenemos ningún bus adaptado, pero siempre en cada zona trabajamos con transportistas locales que si tienen vehículos adaptados. Es un punto importante para nuestro tipo



de cliente, da igual si son de un paquete vacacional o bien en un crucero en uno de nuestros puertos.

¿Han cambiado las preferencias y costumbres de los turistas tras la pandemia? ¿Qué tipo de vehículos les piden para sus traslados y excursiones?

En general no vemos grandes cambios, aunque si es cierto que las estancias son más cortas y tenemos más reservas de último momento. A nivel de vehículos, el cliente sigue solicitando los mismos vehículos que antes y por esta razón para nosotros es muy importante disponer de una gama de vehículos adaptada a todas las solicitudes de nuestros clientes. Puntos importantes a considerar serían ofrecer una buena calidad de servicio, siendo la amabilidad del conductor, comodidad y limpieza del vehículo, además de una conducción segura elementos fundamentales. También las expectativas del servicio e información en tiempo real son muy importantes para los clientes. A través de la aplicación de TUI los clientes disponen de la información de su servicio de traslado antes de embarcar en origen, y una vez en destino pueden ver donde se encuentra ubicado su vehículo, es algo similar a la aplicación de Uber.

¿Qué será necesario para seguir siendo competitivos en el transporte turístico?

Cosas importantes aquí incluyen adaptarse a la nueva situación de mercado, la digitalización de las empresas, la búsqueda de sinergias para intentar ahorrar costes, y estar preparados para la transición medio ambiental. Conclusión: No podemos quedarnos dormidos y tampoco podemos dar al cliente por garantizado. Hay que moverse con los tiempos para seguir siendo competitivos.

TUI EN CIFRAS

- TIPO DE SERVICIOS DE AUTOBÚS QUE REALIZA: TRASLADOS, EXCURSIONES, CRUCEROS, CIRCUITOS, GRUPOS, MICE Y RUTAS ESCOLARES
- FLOTA TOTAL: 165 VEHÍCULOS
- EDAD MEDIA: 6 AÑOS
- PERSONAL EN PLANTILLA: 400



CON LA VISTA PUESTA EN LAS PERSONAS

XXIX CONGRESO NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO DE ATUC

EL CONGRESO DE ATUC MOVILIDAD SOSTENIBLE, CELEBRADO EN BARCELONA EN COINCIDENCIA CON LA GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT DE LA UITP, SIRVIÓ PARA TRATAR SOBRE CUESTIONES DE INTERÉS PARA EL SECTOR, PARTICULARMENTE LA ELECTRIFICACIÓN, LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA Y LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

El conjunto de los operadores de transporte público urbano y metropolitano en España, empresas proveedoras y autoridades de transporte se dieron cita, una vez más, en el encuentro anual más importante para el sector dentro de nuestro país, que en esta ocasión se integraba en el marco de la Global Public Transport Summit de la UITP, lo que ha convertido a Barcelona en capital mundial del transporte público. El encuentro internacional acogió a 2.500 participantes y recibió la visita de 15.000 visitantes de todo el mundo. La presidenta de TMB, Laia Bonet, formó parte de la comitiva inaugural, encabezada por la ministra de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez; el consejero de Territorio y Sostenibilidad, Juli Fernández; y Khalid Alhogail y Mohamed Mezghani, respectivos presidente y secretario general de UITP.

En su XXIX Congreso Nacional, Atuc abordó el papel del transporte público en la construcción de ciudades para las personas, tratando de arrojar luz sobre cuestiones de actualidad y preocupación para la industria: la eficiencia energética, la descarbonización y la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones, entre otros.

FOCO EN EL FERROCARRIL Y EL AUTOBÚS

Como el año anterior, en la primera jornada se celebraron dos sesiones paralelas en torno a los modos de transporte ferroviario y autobús. En cuanto a las mesas redondas centradas en el transporte sobre rieles, la apertura correspondió a Gerardo Lertxundi, vicepresidente de los Modos Ferroviarios de Atuc, y contó con una Mesa redonda sobre eficiencia energética, moderada por Jordi Picas, director de Sistemas de Metro de Barcelona (TMB), en la que participaron Antonio Moreno, jefe de la Unidad de Electrificación de FGV; Fernando Gutiérrez, director general de Citracc; Iñigo Ortuondo, director técnico de Metro Bilbao, y Joaquim Daura, jefe de Gestión Activa de Energía de Schneider Electric. A continuación, Juan Tébar, responsable de Explotación Ferroviaria de Metro de Madrid, moderó una mesa sobre optimización de las redes metropolitanas. Bajo la batuta de Juan Tébar, responsable de Explotación Ferroviaria de Metro de Madrid, debatieron Albert Tortajada, director de desarrollo de Nuevos Negocios, Internacional e Innovación de FGC; David Baca, director de I+D de Siemens Mobility España; Ignacio González, jefe del Área de Modelos y Estudios de Explotación de Renfe,

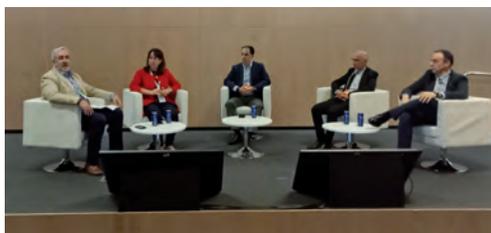
e Iñigo Bolado, consultor de negocio de Transporte y Trafico de Inetum. Manel Villalante, director general de Desarrollo y Estrategia de Renfe, ofreció unas palabras en la clausura.

En cuanto a la sesión para el modo autobús, Leopoldo Pérez, vicepresidente de Atuc del Modo Autobús, realizó la apertura, dando paso a la primera mesa redonda, titulada El estado de la conducción autónoma, y que coordinó Rafael Orihuela, responsable del Centro de Operaciones de EMT Madrid, con el propósito de disipar dudas sobre el estado de la conducción autónoma. En ella debatieron Borja López, gerente corporativo del Área de Innovación y Calidad de Avanza / Mobility ADO; David Espejo, responsable de Vehículos Autónomos de ZF Iberia; Henriette Cornet, UITP CCAM Thematic Area Leader, y Rémy Dangla, Business Manager de EasyMile. Cornet se refirió a la importancia de coordinar las discusiones en torno a este tema y cómo la tecnología puede ponerse al servicio de los clientes del transporte público y López relató las pruebas realizadas por en Málaga y Zaragoza. Espejo aportó algunas conclusiones extraídas de la puesta en funcionamiento de una línea fija continua en Rotterdam. Por su parte, Dangla relató la experiencia de EasyMile en materia de soluciones para la movilidad autónoma dirigida a vehículos particulares y servicios de shuttle, como los desarrollados en la Universidad Autónoma de Madrid, Asturias y Canarias.

EL VEHÍCULO ELÉCTRICO SÍ ES UNA REALIDAD

Seguidamente tuvo lugar una nueva mesa redonda, titulada Descarbonización: ¿Hasta qué punto la electrificación?, en la que se quiso debatir sobre la necesidad imperiosa de la descarbonización de las ciudades y sus consecuentes presiones en materia regulatoria (Clean Vehicles Directive, Euro 7) hacia la electrificación. Jacobo Kalitovics, director general de Bus de TMB, coordinó este encuentro, que contó con la opinión de especialistas como Igor González, director gerente de Dbus; Manuel Fraile, director comercial de MAN; María Dolores Cárdenas, Advisor en Diseño de Producto de Repsol, y Miguel Ángel Alonso, director de Ingeniería y de la Oficina de Fondos Europeos de Alsa / National Express.

Cárdenas comenzó señalando que existen diferentes soluciones que se irán implantando a diferentes velocidades, todas las cuales se encaminan a un mismo objetivo: las cero emisiones en 2050. González señaló que la electrificación es una carrera



de largo recorrido en la que no basta con comprar el bus, sino que hay que desarrollar un ecosistema muy complejo hasta llegar a los objetivos finales, que, en el caso de la compañía que dirige, prevén alcanzar la electrificación total de la flota en 2030. Por su parte, Alonso incidió en el compromiso de Alsa con una descarbonización segura y sostenible en lo social, medioambiental y económico, aunque la realidad del vehículo eléctrico aún no llega a los ámbitos suburbano e interurbano. También destacó la importancia del Proyecto Medusa para la recarga de los autobuses eléctricos de Bilbobus utilizando la infraestructura eléctrica de Metro Bilbao.

En representación de las empresas fabricantes, Fraile subrayó la clara apuesta de MAN por la electromovilidad, como resultado de la cual, en 2030, el 90% de los vehículos que comercialice serán eléctricos, si bien puso sobre la mesa la incertidumbre en torno a la transición de Euro 6 a Euro 7, en el caso del gasóleo, y la falta de infraestructuras de recarga como el auténtico cuello de botella que dificulta la definitiva implantación de la tecnología eléctrica, una vez que ya se ha superado la cuestión de la autonomía en las ciudades. Hubo consenso en señalar que la llegada de los Fondos NextGen ha contribuido a acelerar los tiempos y la renovación de flotas, si bien este proceso, que requiere elevadas inversiones, debe ser considerado a largo plazo para garantizar una transición total. En este sentido, coincidieron en que el impulso debe continuar.

XXX ASAMBLEA GENERAL DE ATUC

Como es habitual, en el marco del Congreso tuvo lugar la celebración de la Asamblea General de Atuc. El consenso fue general tanto para la aprobación de los resultados económicos del ejercicio anterior como de los presupuestos correspondientes al año en curso, así como la actuación de las comisiones de trabajo. Para finalizar, se aprobó la celebración del próximo Congreso en la ciudad de Málaga. Asimismo, en asamblea extraordinaria se actualizó la Comisión Ejecutiva y se votó la renovación de cargos, con el establecimiento de un nuevo mandato bajo la presidencia de Miguel Ruiz.



ATUC CELEBRARÁ SU PRÓXIMO CONGRESO EN LA CIUDAD DE MÁLAGA



Jesús Herrero, Leopoldo Pérez y Gerardo Lertxundi durante la Asamblea General de Atuc.

Para terminar esta jornada, las empresas Iveco Bus, MAN, Mercedes-Benz, Otokar, Scania y Volvo ofrecieron una cena a los asistentes en la sede de la Universidad de Barcelona.

SEGUNDA JORNADA: CELEBRACIÓN DEL CONGRESO



La segunda jornada fue inaugurada por **Antoni Segarra, presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**, quien destacó la importancia del networking, como ejemplifican las grandes sinergias que se derivan

de la celebración del Congreso de Atuc en coincidencia con otros grandes eventos de UITP y Alamys. Subrayó que, hoy día, ya se ha comprendido que el transporte público no consiste en mover gente de un sitio a otro, sino en saber para qué se mueve, con el objeto de ofrecer una red eficiente, sostenible y con capacidad para impactar en la calidad de vida de las personas, ya que hace accesibles los servicios básicos. Para cumplir esto y convertirse en motor de cambio y de progreso, Segarra destacó tres elementos: digitalización, descarbonización y financiación.



Laila Bonet, tercera teniente de Alcaldía en funciones y presidenta de Transports Metropolitans de Barcelona, resaltó que en el marco del Congreso UITP se habla mucho de movilidad y

transporte público: “Barcelona compagina la transformación de la ciudad y la movilidad diaria desde un prisma muy amplio, a fin de garantizar la conectividad con el territorio, la inclusividad y la igualdad de oportunidades”, afirmó. Por ello, resaltó la necesidad de invertir, no solo para mantener la calidad del servicio, sino también para ampliar la capacidad de respuesta. “Necesitamos aunar esfuerzos y com-

partir soluciones, como hace Atuc, porque el fomento del transporte público no puede ser un mero slogan”, concluyó antes de dar por inaugurado el encuentro.

El director general de Tráfico,

Pere Navarro, desarrolló una ponencia sobre la visión del transporte colectivo en la movilidad de la ciudad, presentada por Endesa X. En ella, se ofreció una reflexión sobre el papel del transporte público urbano y metropolitano en la movilidad y la seguridad vial, subrayando las contribuciones que ha realizado Barcelona y que hoy día son aceptadas en todo el mundo. Resaltó el hecho de que el año pasado se matricularan, por primera vez en España, más vehículos bajo la titularidad de personas jurídicas que físicas, lo que refleja la importancia que están adquiriendo las empresas de alquiler y uso compartido. Navarro calificó la Legislatura recién terminada como de la movilidad: “Por fin se ha creado el Mitma, lo cual nos aproxima a lo que se está haciendo en Europa y los planteamientos marcados por los ODS de las Naciones Unidas, y nos quedamos en puertas de aprobar la primera Ley de Movilidad en nuestro país”. Todo esto viene a incidir en el hecho de que el transporte público es la base del proyecto de movilidad urbana. Por último, animó a invertir la relación 70-30, correspondiente al espacio para automóviles y ciudadanos, con el objeto de recuperar las ciudades para las personas.



A continuación, Solaris presentó la segunda ponencia de la mañana.

Renée Amilcar, directora general del transporte público de Ottawa, habló sobre aspectos relacionados con el transporte público en la capital canadiense y las problemáticas que enfrenta en materia de movilidad. Previamente, Gerardo Lertxundi, consejero delegado de TMB, reflexionó sobre la importancia de conocer la experiencia de otras ciudades, además de resaltar el doble valor de la ponente, puesto que Amilcar acababa de resultar elegida presidenta de la UITP.



La empresa que gestiona el transporte público en Ottawa es OC Transpo, cuyo plan estratégico a cinco años pretende convertir la suma de todos estos modos en la opción elegida para llegar, desplazarse, articulando la comunidad de forma segura, limpia y accesible, poniendo a las personas en el centro de sus acciones. Por ello, los principales aspectos estratégicos que guían los objetivos de la organización pasan por incrementar la ocupación (todavía no recuperada con respecto a los niveles de 2019), garantizar la financiación, la incorporación de personal y el transporte verde. En este último apartado se espera alcanzar la cifra de 350 euses en operación para 2027 desde las 26 unidades actuales, así como disponer de la infraestructura necesaria para operar.

EL TRANSPORTE PÚBLICO CONSISTE EN OFRECER UNA RED EFICIENTE, SOSTENIBLE Y CON CAPACIDAD PARA IMPACTAR EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS

Por último, Amilcar insistió en la necesidad de atraer nuevos clientes, transformar la flota para ofrecer alternativas verdes e incorporar trabajadores que permitan garantizar un mejor servicio.

Getnet presentó el IV Premio Nacional Investigación sobre Movilidad Urbana y Metropolitana. El secretario general de Atuc, Jesús Herrero, entregó este reconocimiento ex aequo a dos trabajos. El primero de ellos, titulado Mass Implementation pathways: a multi-stakeholder approach, fue concedido a Iria López. También fue reconocido Juan Benavente por su investigación Improve stimulation of public transport demand in metropolitan areas utilizing access-only ticketing records.

Al término, se celebró una mesa redonda, presentada por Mastercard, sobre casos de éxito en la implantación de ZBE, moderada por Marta Serrano, directora gerente de EMT València, y que contó con la participación de Elke Van den Brandt, ministra de Movilidad, Obras Públicas y Seguridad Vial del Gobierno de la Región Bruselas Capital; Lili Matson, directora de Seguridad, Salud y Medio Ambiente de Transport for London; Joan Bigas, director de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad de la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (AMB); y Paolo Marchetti, director de Estrategia, Innovación y Sostenibilidad de Azienda Transporti Milanese (ATM).

Con la puesta en marcha de las ZBE y su implantación en 149 ciudades españolas, la demanda se desplazará hacia nuevas formas de movilidad sostenible y el transporte público cobrará, si cabe, un mayor protagonismo. Alrededor de dicha mesa se debatieron las vías para garantizar una movilidad bien planificada, inteligente, práctica y adaptada a las necesidades de la población.

La puesta en marcha de las ZBE no está siendo fácil. En este sentido, se debatió sobre los particulares desafíos que presenta cada ciudad. Elke Van den Brandt, ministra de Movilidad, Obras Públicas y Seguridad Vial del Gobierno de Bruselas-Capital, expuso la experiencia de la región, donde las ZBE llevan implantadas desde 2010: “esta es una medida para trabajar también la inclusión social. Hemos adaptado la ciudad hacia un entorno más verde y mejorado el transporte público. Estamos ahorrando en costes sanitarios, los cuales podemos gastar en otras políticas públicas”, declaró. Marchetti también describió los esfuerzos realizados en Milán para mejorar la salud de las personas integrando a los proveedores de movilidad e implementando medidas para desincentivar el uso de transporte privado, la visión de la capital lombarda como ciudad de los quince minutos y el papel del transporte público en el rediseño de las ciudades.

El papel del transporte público cobra especial relevancia, no solo como herramienta, sino también como

LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA OBLIGA A IMPLANTAR ZBE EN 149 CIUDADES ESPAÑOLAS

f fuente de progreso social, con especial foco en la población mayor y joven: “la movilidad impacta en la vivienda, en los espacios industriales, hace más accesibles los servicios básicos a los ciudadanos”, comentó Antoni Segarra, presidente de FGC, quien recordó que, en 2017, el 70 por ciento de las personas estaban expuestas a una alta concentración de partículas nocivas por causa del tráfico.

Matson también hizo referencia a las campañas realizadas en Londres para promover el uso de transporte público, así como promover los traslados a pie o en bici. Asimismo, recordó que la capital del Reino Unido fue pionera en la introducción de ZBE, con medidas en su momento polémicas, como el pago por acceder a determinadas zonas. Estas medidas se fueron extendiendo del centro a la periferia y ya cubren un importante área de la ciudad, lo cual tiene como resultado que, hoy día, todos los habitantes de la ciudad vivan a menos de 400 metros de una parada de autobús, así como importantes beneficios para las personas que ya viven en áreas no contaminadas.

Finalizado el debate, el consejero delegado de TMB y vicepresidente de los Modos Ferroviarios de Atuc, Gerardo Lertxundi, enumeró las muchas cuestiones que se trataron en el encuentro, todas las cuales son de alto interés para los operadores y el conjunto del sector. Entre ellas, citó transporte inclusivo, sostenibilidad y descarbonización, energía verde, autobuses eléctricos y flotas sostenibles, eficiencia energética, digitalización, política tarifaria, financiación y ley de movilidad interrumpida, que esperamos se recupere, necesidad de inversiones, necesidad de incrementar el servicio para la ciudadanía, la municipalidad seguridad, vehículos autónomos, ODS, distintos tipos de población, el espacio público, ZBE y las experiencias en diferentes ciudades. Todo ello, señaló, “refleja nuestras preocupaciones y ambiciones, y lo comprometido que está el transporte público en la vida de los ciudadanos y la sostenibilidad”.

La clausura del Congreso correspondió a Juli Fernàndez, conseller de Territori de la Generalitat de Catalunya, quien destacó la convergencia de criterios de las administraciones y las empresas en todos los temas en los que se trabajaron durante el encuentro: “al operar transportes públicos, además de mover gente de la manera más eficiente y respondiendo a las necesidades de la clientela, hacemos más fácil la vida de la gente”, señalaba.

Al finalizar, las empresas GMV, Karsan y WTW ofrecieron un almuerzo de despedida, con la vista puesta en la próxima convocatoria, que tendrá lugar en Málaga en 2024.





“LAS OPORTUNIDADES SON ENORMES PARA LOS OPERADORES, PERO HAY QUE SABER QUE EXISTEN Y CÓMO FUNCIONAN”

MIEKE GLORIEUX, DIRECTORA DE BUSWORLD EUROPE

BUSWORLD EUROPE SE CELEBRARÁ EN BRUSELAS DEL 7 AL 12 DE OCTUBRE DE 2023. HABLAMOS CON LA DIRECTORA DE LA FERIA SOBRE LAS CIFRAS Y NOVEDADES DE ESTA EDICIÓN

Han pasado muchos años y una pandemia desde la última edición de Busworld Europe en 2019. ¿De qué modo afectan estos factores a la nueva edición de la feria? ¿Hay un modo diferente de entender las exposiciones?

Afortunadamente, la pandemia dejó en claro que el mundo no está listo para abandonar todas las actividades presenciales y cambiarlas por actividades digitales. Conocer y conectar con la gente es más

importante que nunca. Muchas exposiciones y conferencias ya han experimentado esto. Así también en Busworld estamos seguros de que hay futuro para los eventos presenciales. Sin embargo, nos centramos en mejorar la experiencia de los visitantes y expositores. Es por eso que, por ejemplo, estamos lanzando una nueva aplicación integral Busworld que ayudará tanto a los visitantes como a los expositores a sacar más provecho de nuestro evento de 6 días. Cuanto más eficientes se planifiquen su visita y sus citas, más tiempo quedará para la experiencia más "divertida". Porque conectarse con la gente debe estar orientado a los resultados, pero también debe ser divertido. Y así es como queremos continuar con el legado de Busworld.

¿Cómo será Busworld 2023 en cifras, tanto de las instalaciones como de participación?

Apuntamos a más de 500 expositores y 40.000 visitantes, más o menos las mismas cifras que en 2019.

¿Cuál suele ser el perfil del visitante?

Vemos muchos operadores de autobuses y autocares, por supuesto, que vienen a ver los últimos vehículos en la sala de exposición de autobuses y autocares más grande del mundo. Pero también el segundo mercado de proveedores y fabricantes de vehículos atrae a expositores y visitantes. Se representa todo el ecosistema, porque una exposición no es solo un mercado, sino también un lugar de conexión y encuentro.

¿Cuál será la representación española en la feria en cifras? ¿Será mayor que en la edición 2019?

Tenemos más o menos el mismo número de expositores españoles, entre 20 y 30. Los más importantes están presentes, como siempre. Tenemos muy buena conexión con nuestros clientes españoles.

¿Cuántos visitantes españoles esperan? ¿Por qué es importante que acudan a este evento?

Siempre es difícil adivinar cuántos vendrán. Cuantos más, mejor seguro. Es un evento increíblemente interesante para cualquier operador de autobús y/o autocar, también para los españoles. Podrán ver la oferta del mercado, del mercado español pero también del resto de Europa e incluso del mundo. Dado que algunos stands son un poco más pequeños este año, tuvimos espacio para recibir a muchos expositores de vehículos nuevos. Seguro que eso también será nuevo para los profesionales españoles de autobuses y autocares. Ponerse al día con colegas de todo el mundo siempre es una excelente experiencia. En resumen, deberían tener FOMO (miedo a perderse algo).

¿Es posible exponer en Busworld todavía o ya está agotado el espacio de exposición?

Todavía no está completamente agotado. Por lo tanto, las empresas aún pueden solicitar un stand y recibimos solicitudes a diario. Pero es bastante obvio que la elección del espacio es cada día más pequeña. ¡No hay tiempo que perder!

¿Cuáles serán los principales ejes temáticos de este año?

Hay dos temas principales: la electrificación de autobuses y autocares (batería eléctrica e hidrógeno) y la digitalización. Desde el último Busworld en 2019, los aspectos digitales de las operaciones de autobuses y autocares se han vuelto más importantes a un ritmo muy rápido. Para los operadores es un desafío mantenerse al día con la (r)evolución. Por eso lanzamos los Premios Digitales y organizamos la jornada 'Soluciones de Movilidad Digital'. Las oportunidades son enormes para los operadores, pero hay que ser consciente de que existen y de cómo funcionan.



Imagen de la última edición de Busworld Europe 2019.

¿Habrá conferencias sobre movilidad en Busworld? ¿Qué otras actividades encontraremos?

La conferencia más grande es la Conferencia ZEB o, en otras palabras, una gran actualización sobre vehículos, autobuses y autocares eléctricos y de hidrógeno. La 5ª edición de esta conferencia tendrá lugar durante Busworld por primera vez, en colaboración con la Fundación Busworld.

Como ya mencionamos, también hay una conferencia de Soluciones de Movilidad Digital. Y además de estas conferencias, hay algunos seminarios más pequeños en el programa: seguridad del conductor, turismo y escasez de conductores.

¿Cómo cree que ha cambiado la movilidad y las necesidades de los viajeros en estos años?

La gente quiere planificar y pagar fácilmente sus viajes, a veces en el último minuto. Por eso es muy importante una buena plataforma de reservas e información. Cuanto más integrado esté, mejor.

La ecologización de la industria es otro aspecto que cambió la movilidad en estos últimos años y debería convencer a las personas para pasar de sus automóviles a los autobuses.

Viajar en autobús o autocar es cada día más cómodo. Es una fiesta absoluta presenciar esto de cerca, caminando por Busworld.

¿Algo que quieras agregar?

Sí, todos sus lectores deberían venir a visitar Busworld. ¡Les daremos la bienvenida con la hospitalidad española!

**SE ESPERAN MÁS DE 500 EXPOSITORES
Y 40.000 VISITANTES, MÁS O MENOS LAS MISMAS
CIFRAS QUE EN 2019**



MAN: BRILLANTES EN LA ELECTROMOVILIDAD

LA LLEGADA DEL MODELO 10 E COMPLETA LA FAMILIA DE EBUSES URBANOS

EUROPA SERÁ CLIMÁTICAMENTE NEUTRA EN 2050. EN ESTE ESCENARIO, MAN TRUCK & BUS IBERIA SE HA CONVERTIDO EN ACTOR PRINCIPAL EN EL PROCESO DE ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO, CON MÁS DE 450 UNIDADES EN CIRCULACIÓN. Y ESTO ES SOLO EL PRINCIPIO: PARA 2025, UNO DE CADA DOS AUTOBUSES URBANOS DE ESTA MARCA TENDRÁ UN FUNCIONAMIENTO SIN EMISIONES

En solo tres años, el fabricante alemán ha superado la cifra de 175 unidades eléctricas adjudicadas en España, buena parte de las cuales estarán operando en las calles de nuestro país antes de que finalice 2023. El mercado ha acogido favorablemente el concepto MAN de movilidad sostenible de cero emisiones, porque ofrece un producto fiable, diseñado específicamente para el segmento de la electromovilidad y adaptable a las necesidades de cada cliente, además de ofrecer el servicio de consultoría MAN Transport Solutions, que acompaña al cliente en el tránsito al nuevo paradigma de movilidad urbana.

Alicante, Badajoz, Bilbao, Cáceres, Málaga, Melilla, San Sebastián o Valencia ya han apostado por la familia City E. El siguiente reto consistirá en electrificar el transporte interurbano, para lo que se está tra-

bajando junto con Grupo Ruiz, que ya dispone de los dos primeros vehículos eléctricos para clase II en la ciudad de Leganés. Pero no solo España. La electromovilidad es mucho más que una moda. Actualmente operan 450 Lion's City E, lo que supone un incremento del 26 por ciento con respecto al año precedente. A la especial presencia en países de Escandinavia, Alemania o Suiza se van sumando mercados de todo el mundo, como Malasia, Hong Kong, Sudáfrica, Australia o Nueva Zelanda, lo que permitirá casi duplicar dicha cifra a lo largo del presente año, en el que se espera alcanzar las 850 unidades.

UN PEQUEÑO GRAN PROTAGONISTA

Coincidiendo con la celebración de la Cumbre del Transporte Público de la UITP en Barcelona, MAN Truck & Bus escogió a un grupo de periodistas para presentar en primicia el nuevo modelo 10E, de 10,5 metros de longitud, que desde principios de 2023 se fabrica en la planta de autobuses urbanos de MAN en Starachowice (Polonia). Su tamaño compacto resulta idóneo para cubrir la creciente demanda de servicios a la carta, orientados al cliente, y por su eficacia como transporte de refuerzo en horas de alta frecuencia o como lanzadera fácilmente maniobrable en el centro de las ciudades.

Heinz Kiess, Head of Product Marketing Bus de MAN Truck & Bus, fue el encargado de explicar los detalles más relevantes de este vehículo, con una capacidad de pasajeros similar a la



de muchos autobuses rígidos de doce metros, si bien requiere mucho menos espacio y ofrece mayor maniobrabilidad, al ofrecer un radio de giro de solo 17,2 metros. En cuanto a la propulsión, incorpora baterías de 400 kWh de carga en depósito en menos de tres horas, que brindan una autonomía de 300 kilómetros. Kiess avanzó la posibilidad de disponer de chasis eléctricos en mercados específicos.

PREPARADOS PARA CUMPLIR

Nadie duda que, en el transcurso de una década, se vivirán importantes cambios en el sector del transporte de viajeros. De acuerdo con los objetivos de reducción de carbono fijados en el Acuerdo de París, la reducción de emisiones en las fábricas con respecto a 2019 deberá alcanzar el 70 por ciento para 2030 y en los vehículos, el 28 por ciento. Unas cifras que MAN estará en condiciones de ofrecer. Además, la apuesta por el eléctrico es total e irreversible: a partir de 2030 no se producirán más vehículos diésel en clase I. Este límite podría incluso adelantarse si no se clarifican las condiciones para la transición a las motorizaciones Euro 7.

Otras novedades destacadas por el jefe de Marketing de Buses fueron la progresiva actualización de los programas Efficiency Package hasta 2025 y la llegada de una nueva generación de baterías, así como la puesta en marcha de pantógrafos en ciudades como San Sebastián. Todo este potencial en términos de innovación, eficiencia, calidad y sostenibilidad viene respaldado por las sinergias que aporta la pertenencia al Grupo Volkswagen. Además, la experiencia de quince millones de kilómetros recorridos ha proporcionado importantes conocimientos sobre el funcionamiento de las baterías, que permitirá adelantarse a lo que será el negocio del vehículo eléctrico y a cuestiones que sonarán próximamente, como el reciclaje de estas. Para ello, anunció la apertura de una fábrica de baterías propias en Núremberg a partir de 2025.

Además de ofrecer vehículos preparados para el futuro, MAN Truck & Bus cuenta con un equipo altamente cualificado de más de 75 expertos en eMobility en toda Europa. Desde 2018, el equipo de Transport Solutions presta asistencia a los clientes en muchos ámbitos para la transición a flotas de vehículos de cero emisiones a través de un análisis de 360°. Además, los expertos de MAN siguen prestando apoyo a los clientes incluso después de haber cambiado a vehículos eléctricos. El MAN eManager como centro inte-



ligente de control digital permite a los gestores de flotas controlar cómodamente desde su escritorio tanto la batería como la temperatura ambiente y otros valores característicos del vehículo.

APRENDER PARA AVANZAR

Por su parte, **Manuel Fraile, director comercial de Buses en MAN Truck & Bus Iberia**, profundizó en la presencia de la marca en el mercado español, con más de 7.000 buses circulando en las 27 ciudades más importantes y una edad media 9,3 años, lo que abre la puerta a nuevas oportunidades, más teniendo en cuenta que 650 e buses serán financiados por fondos europeos. Respecto a nuestro país, señaló la oportunidad que representa al contar con unas condiciones climáticas muy diversas y extremas, lo que permite adquirir un amplio conocimiento sobre la respuesta en los diferentes terrenos.



Asimismo, se refirió a la modularidad de las baterías y su capacidad para brindar soluciones completas. En cuanto a los retos de futuro para una definitiva incorporación de la electromovilidad, señaló la necesidad de ampliar y mejorar las infraestructuras de carga en los próximos años. Finalmente, Fraile resaltó la capacidad de servicio de la firma, que permite solucionar todas las necesidades, y el conocimiento del mercado, que convierte a MAN en una opción idónea gracias a sus servicios de consultoría.

Enlazando con este profundo conocimiento de la industria, **Michael Roth, Head of Product Strategy Bus de MAN Truck & Bus SE**, manifestó que MAN podrá garantizar una reducción de los costes TCO de hasta un 50 por ciento como consecuencia de los cambios que se están produciendo en todo el proceso de operación. En este sentido, se refirió a las pruebas piloto que se están realizando en Múnich y Berlín a través del denominado Erklärebus, que brinda una gran información sobre rendimientos. En definitiva, la movilidad urbana obtendrá un sinfín de nuevas oportunidades de la mano de las innovaciones que ha proyectado la compañía.



EL LION'S CITY 10E, DE 10,5 METROS DE LONGITUD, TIENE UN RADIO DE GIRO DE SOLO 17,2 METROS. LA PROPULSIÓN SE REALIZA CON BATERÍAS DE 400 KWH DE CARGA, QUE BRINDAN UNA AUTONOMÍA DE 300 KILÓMETROS



NUEVO AUTOBÚS ELÉCTRICO CASTROSUA NELEC BYD

ES EL PRIMER PRODUCTO QUE SURGE DE LA ALIANZA ESTRATÉGICA DE AMBAS COMPAÑÍAS

EL EBUS BYD-CASTROSUA DE 12 METROS PUEDE ACOMODAR HASTA 92 PASAJEROS. CON UNA CAPACIDAD DE BATERÍA DE 422 KWH, TAMBIÉN OFRECE UNA IMPRESIONANTE AUTONOMÍA DE MÁS DE 450 KM CON UNA SOLA CARGA

El objetivo de Castrosua es jugar en la primera línea de la electromovilidad, ofreciendo al mercado soluciones globales de alto valor añadido y siempre a medida para adaptarse a todas las necesidades de sus clientes. **Juan Luis Castro Rodríguez, presidente de Castrosua**, destacó dos motivos de celebración en esta presentación del nuevo vehículo, por un lado, ver el fruto de la alianza con BYD y, por otro, que sea en el año en que el grupo cumple 75 años de vida. “Hemos sido pioneros, hemos conseguido hitos que



han marcado la historia del transporte en España: el autobús de piso bajo, propulsión de gas y, hace ya más de diez años, primeros en carrozar un vehículo híbrido de gas”, decía. Señaló que el Nelec ha supuesto un

punto de inflexión para Castrosua, tanto desde el punto de vista de desarrollo interno como desde el punto de vista estratégico. “Queremos ser algo más que un proveedor de carrocerías. Queremos convertirnos en un actor necesario en el escenario de la movilidad sostenible”, añadió.

Nelec es un autobús urbano de 12 metros con soluciones únicas y de vanguardia, donde prima la comodidad, la seguridad y la economía de los costes de operación, pero también un diseño atractivo. En este sentido, esta carrocería recibió el galardón internacional Red Dot Design Award y fue elegida Bus Ecológico del Año 2022 en España. El presidente de Castrosua destacaba la importancia del trabajo conjunto con los fabricantes de chasis. “Hoy tenemos la satisfacción de presentar este nuevo vehículo al lado de BYD. A pesar de los más de 10.000 kilómetros de distancia que nos separan hemos sido capaces de trabajar unidos en una dinámica sin precedentes para nosotros. No desde el concepto de adaptar una carrocería sobre un chasis, sino desde la integración de ambos elementos.”



Isbrand Ho, director general de la división de vehículos comerciales de BYD Europe, se refirió al gran esfuerzo de su compañía por electrificar la movilidad global en todos los segmentos y sus acuerdos en diferentes mer-

cados, como el de UK, que han aportado excelentes resultados. Ahora quiere que este éxito continúe de la mano de Castrosua, “produciendo autobuses cero emisiones y construyendo su sueño juntos.”



Javier Contijoch, vicepresidente de ventas de eBus BYD Europe, comenzó refiriéndose al vehículo como “el fruto” de la colaboración y dio datos relevantes. Indicó que su empresa lleva ya más de 4.200 autobuses eléctricos vendidos en Europa y 90.000 unidades en todo el mundo. En estos momentos, en España ya circulan 270 eBuses BYD, “que viene a ser la mitad del mercado”. De cara al despegue de las compras de autobuses eléctricos que se espera en toda Europa, “hay que centrarse en la capacidad de producción y en personalizarlos de manera que se adapten a lo que cada mercado tiene. En ese sentido, BYD lo tiene muy claro: la alianza con carroceros locales de alto prestigio es el futuro.” Está convencido de que la alianza con Castrosua será aún más exitosa que la que tienen con otros carroceros en otros mercados por la gran reputación del carroceros gallego dentro y fuera de España. “Tienen la carrocería más ligera y más adaptable, la más moderna,” asegura. También se refirió a la fiabilidad de la plataforma de BYD. El resultado: “es producto de calidad de Castrosua y fiabilidad de BYD”.



Francisco Conde López, vicepresidente primero y consejero de Economía, Empresa e Innovación de la Xunta de Galicia, se mostraba satisfecho por esta alianza que “supone un acuerdo estratégico” tanto para las empresas como para Galicia, desde donde se van a producir autobuses eléctricos para España y otros mercados. Agradeció el compromiso de ambas compañías con el transporte sostenible. Indicaba que es una doble oportunidad para la región: para su movilidad y para la innovación industrial. “75 años avalan la trayectoria de Castrosua”, afirmó. “Desde la Xunta estaremos apoyando esta alianza que es un hito de enorme relevancia para Galicia en el ámbito de la automoción,” concluyó.

CHASIS ELÉCTRICO BYD

El revolucionario chasis BYD ha sido desarrollado para ofrecer seguridad, eficiencia y fiabilidad. Una ventaja decisiva es el uso del controlador 6 en 1 que integra todo el ecosistema eléctrico/electrónico del autobús para mejorar la fiabilidad y aumentar la eficiencia operativa, así como la energética. El sistema de gestión térmica de la batería BYD garantiza que la batería se mantenga a la temperatura óptima de funcionamiento, adaptándose a diversas condiciones climáticas. También contribuye la garantía de estabilidad y seguridad de la batería, ya que los eBuses



BYD-Castrosua utilizan la tecnología de batería de hierro-fosfato desarrollada por BYD, que se ha destacado en las pruebas de seguridad más rigurosas.

CARROCERÍA NELEC DE CASTROSUA

Complementando la esencia tecnológica del chasis de BYD está la carrocería altamente configurable NELEC de Castrosua. Utilizando el modelado 3D durante la fase de conceptual, facilita el desarrollo de todas las opciones de personalización y adaptación, además de agilizar los procesos de producción, reparación y mantenimiento, y, del mismo modo, se proporcionan al cliente presentaciones avanzadas y completas que le ayudan en su proceso de toma de decisiones.

Nelec es un vehículo respetuoso con el medio ambiente, construido con nuevos materiales y con iluminación LED indirecta que se utiliza en todo el vehículo para crear una cabina de pasajeros con gran luminosidad y amplitud, lo cual genera confort para los usuarios. Con una gran atención al detalle en el diseño del habitáculo del conductor amplio y ergonómico, así como la inclusión de otros elementos innovadores como un nuevo equipo limpiaparabrisas con motores independientes en cada brazo, un sistema de canalización de aire independiente o sistemas de visión indirecta (cámaras digitales en lugar de espejos).

En materia de seguridad, la carrocería Nelec cumple con el reglamento 66, relativo a la resistencia de la estructura en caso de vuelco, no obligatorio en vehículos de Clase I junto con otras características que superan los requisitos legales actuales. Además, este vehículo con altas prestaciones es el más ligero del mercado en su categoría.

PARTICIPARON EN EL ACTO JUAN LUIS CASTRO RODRÍGUEZ (GRUPO CASTROSUA), ISBRAND HO (BYD EUROPE), JAVIER CONTIJOCH (BYD EUROPE) Y FRANCISCO CONDE LÓPEZ (XUNTA DE GALICIA), JUNTO A BEATRIZ CASTRO GARCÍA (GRUPO CASTROSUA) Y JOAQUÍN BELLIDO (BYD EUROPE IBERIA). TAMBIÉN ESTUVIERON PRESENTES, ENTRE OTROS, JESÚS HERRERO (ATUC MOVILIDAD SOSTENIBLE) Y RAFAEL BARBADILLO LÓPEZ (CONFEBUS)



NUEVA GENERACIÓN DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS IVECO BUS

PRESENTÓ SUS SOLUCIONES Y ALIANZAS PARA LA DESCARBONIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

IVECO BUS CUBRE TODAS LAS LONGITUDES E INCLUYE DOS OPCIONES DE AUTOBÚS URBANO (EL E-WAY Y EL STREETWAY ELEC), UN SUBURBANO (EL CROSSWAY LE ELEC) Y UN MICROBÚS TANTO EN VERSIÓN INTEGRAL COMO EN CHASIS CARROZABLE (E-DAILY)

Para impulsar su ecosistema de la electromovilidad, IVECO BUS cuenta con un nuevo departamento, Energy Mobility Solutions, y una instalación de pruebas y validación en el centro de I+D de Vénissieux, E-BENCH. Las sinergias del grupo le permiten contar con las baterías y ejes de su empresa FPT. También ha creado alianzas con otras compañías, como Hyundai, para desarrollar vehículos con propulsión de hidrógeno.

DOS URBANOS ELÉCTRICOS

Del modelo E-WAY se han vendido ya unas 1.000 unidades en 12 países y ha demostrado su valía con más de 55.000 Km recorridos. En la segunda mitad de 2024 comenzarán las primeras entregas de la nueva versión, empezando por la de 12 metros.

La segunda generación del E-WAY ofrece una autonomía de hasta 400 Km. Puede equiparse, según las necesidades, con un total de entre 5 y 9 paquetes de baterías (dos de ellas en la parte trasera del autobús y el resto en el techo). La capacidad de cada uno de estos módulos alcanza los 69,3 kWh. Este autobús está

disponible en versiones midibús de 9,5 metros (5 paquetes de batería) o 10,7 metros (6 paquetes de batería), en versión estándar de 12 metros (de 5 a 7 paquetes de batería) y articulado de 18 metros (de 6 a 9 paquetes de batería). Estos dos últimos también se ofrecen en versión BRT con denominación LINIUM. Los midibuses se puede cargar en depósito con toma Combo 2 CSS, al igual que el standar y el articulado, que también podrán recargar con pantógrafo ascendente o descendente. Su motor eléctrico es SIEMENS Elfa III, que para midibuses y autobús estándar proporciona 185 kW de potencia máxima (3.000 Nm) y en el caso del articulado 330 kW (5.000 Nm). El vehículo también cuenta con un nuevo eje delantero de 8,2 toneladas. Para la climatización se ofrece una bomba de calor de CO2 con un sistema mejorado de distribución del aire.

El modelo STREETWAY ELEC está disponible en 12 metros con dos o tres puertas de acceso. Su capaci-



dad es de hasta 90 pasajeros. Es un modelo más austero y quizá más orientado a otros mercados, aunque abierto a peticiones para quien desee solicitarlo. Este urbano de piso bajo conserva las principales características de la versión anterior: robustez y eficiencia. Se ha mejorado la accesibilidad en el interior e incorpora una zona trasera nueva con cinco plazas. Su motor eléctrico es un VOITH de 310 kW. En este caso, sus baterías se recargan en depósito con toma COMBO 2 CSS.



EL NUEVO SUBURBANO LE ELÉCTRICO

El exitoso modelo CROSWAY vendió en España, desde el año 2012, un total de 1.313 unidades en todas su variantes y propulsiones. Se lanza ahora en su nueva versión eléctrica, el CROSSWAY LE ELEC, que es ideal para cubrir trayectos de cercanías y servicios suburbanos. Está disponible en 12 y 13 metros y en Clase I y Clase II y equipado con un motor eléctrico central (con una potencia de 330 kW y un par máximo de 2.200 Nm). En cuanto a sus baterías de litio NMC se pueden montar 5, 6 o 7 paquetes en la versión Clase I o también elegir entre 6 o 7 en la versión Clase II. En lo que se refiere al tipo de carga, se puede optar tanto por hacerlo en depósito con toma COMBO CCS2 como por carga con pantógrafo ascendente o descendente. El resultado es un vehículo rentable, versátil y con una autonomía de 400 Km. Su capacidad de pasajeros es de hasta 44 plazas para la versión de 12 metros o 48 plazas en el caso de los 13 metros.



UN MICROBÚS ELÉCTRICO INTEGRAL O CARROZABLE

La eDAILY Line es una solución eléctrica adicional que ofrece capacidad hasta 22 pasajeros. Su motor eléctrico trasero es muy eficiente (140 kW de potencia máxima, 400 Nm de par máximo). Ofrece 3 modos regenerativos, incluido el modo One-Pedal Drive

LA MARCA OFRECE DOS MODELOS URBANOS ELÉCTRICOS : EL E-WAY Y EL STREETWAY ELEC. LA DIFERENCIA ES QUE EL E-WAY ES MUCHO MÁS PERSONALIZABLE

para facilitar la conducción, y convierte la energía cinética del frenado en electricidad, reduciendo el consumo de energía y el desgaste de las pastillas de freno. En cuanto a su batería de iones de litio, el pequeño de la familia va equipado con 3 paquetes de 37 kWh cada uno (en lugar de los 69,3 kWh de sus hermanos mayores). Su puerto de carga es muy accesible. Se encuentra en la zona delantera del vehículo. Su recarga se puede realizar en cualquier estación pública, enchufe industrial o doméstico. Las opciones de carga incluyen carga rápida de hasta 80 kW. Hay disponible una gama de ePTO de hasta 15 kW para alimentar sistemas adicionales, como el aire acondicionado para pasajeros o una rampa para sillas de ruedas.

La eDAILY en versión chasis cabina, lleva las baterías en el interior del bastidor, ni en la trasera ni en techo. De este modo se facilita el trabajo de carrozado.

La eDAILY Line ya se puede pedir y veremos las primeras entregas a principios de 2024. También el año que viene llegará la versión eléctrica de la eDAILY Access.

BATERÍAS DE PRODUCCIÓN PROPIA

FPT Industrial ha desarrollado baterías NMC Li-ion específicamente para los vehículos de la marca. Se han diseñado de manera modular, de modo que se puedan ir añadiendo paquetes según las necesidades del cliente. En función del número de estos paquetes equipados y el tipo de carga que se realice, ésta puede requerir entre 1,5 horas y 7,5 horas aproximadamente. Según indica la marca, su nueva generación de baterías tienen la mayor capacidad y la mayor densidad energética (180 Wh/kg) del mercado.

APOYO EN EL TRÁNSITO HACIA LA ELECTROMOVILIDAD

Energy Mobility Solutions ofrece asesoramiento para transformar flotas convencionales en flotas eléctricas (vehículos, sistema de recarga, infraestructura y obra civil...), así como financiación del proyecto, gestión completa de su flota y la digitalización de la misma a través de sistemas telemáticos para el control de los vehículos, la carga inteligente, la formación en conducción eficiente, mantenimiento, etc...





ASÍ FUE UITP SUMMIT 2023

BARCELONA FUE LA CIUDAD ANFITRIONA DE ESTA CUMBRE CELEBRADA DEL 4 AL 7 DE JUNIO

BAJO EL TEMA "BRIGHT LIGHT OF THE CITY", DURANTE CUATRO DÍAS, LOS ASISTENTES TUVIERON A SU DISPOSICIÓN UN AMPLIO PROGRAMA DE SESIONES EN EL CONGRESO DE LA UITP Y TAMBIÉN UNA EXPOSICIÓN DE PRODUCTO Y SERVICIOS CON LAS ÚLTIMAS INNOVACIONES

Este evento internacional albergó 85 conferencias de diversas temáticas relativas a la movilidad y 335 expositores de todo el mundo ocuparon 40.000 metros cuadrados de superficie para exhibir sus novedades. Veamos algo de lo más destacado.

Anadolu Isuzu participó en el evento con sus últimos modelos de autobuses eléctricos CitiVOLT, NovoCITI Volt, Citiport CNG y con el camión eléctrico BIG.e. Isuzu CitiVolt es un nuevo autobús eléctrico de 12 metros con un gran equipamiento y un potente motor eléctrico. NovoCiti Volt ofrece un diseño interior espacioso y confortable. Equipado con una capacidad de batería de 268 kWh de alto rendimiento permite hasta 400 km de autonomía. Citiport CNG se ofrece opciones tanto en 12 metros como en 18 metros. Cuenta con un motor de GNC potente y



ANADOLU ISUZU

ecológico, una plataforma de piso bajo, un sistema de inclinación del chasis y una rampa para sillas de ruedas. El Citiport ofrece ventajas tales como bajo consumo de combustible, alta capacidad de pasajeros e intervalos de mantenimiento prolongados.

BLUEBUS e INDCAR presentaron el micro eléctrico Bluebus 6m. INDCAR será el distribuidor exclusivo del modelo en España e Italia. Puede transportar hasta 35 pasajeros y su tamaño compacto (5,94 m x 2,21 m x 2,94 m). Este vehículo 100 % eléctrico tiene una estructura de acero inoxidable ferrítico reciclable al 98 %, producida en una fábrica con certificación ISO 9001 e ISO 14001. El Bluebus 6 m, con una autonomía de más de 280 km, dispone de una energía integrada de más de 120 kWh. También dispone de un cargador incorporado que admite un máximo de 22 kW en corriente alterna, con la capacidad de efectuar una carga completa en tan solo 6,5 horas.



BLUEBUS E INDCAR

BYD y CASTROSUA mostraron el Nelec-Byd. En el stand de BYD pudimos ver, por primera vez en una feria internacional, el resultado de la alianza estratégica entre el fabricante chino y el carrocer español Castrosua. Sobre su primer autobús eléctrico, NELEC-BYD, hablamos en detalle en un artículo en este número de Viajeros.



BYD Y CASTROSUA

Irizar e-mobility exhibió dos ie tram. Uno de ellos es un ie tram de 18 metros, propiedad de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), y el otro ie tram, esta vez de 12 metros, pertenece a EMT Madrid (Empresa Municipal de Transportes de Madrid). El diseño del Irizar ie tram se distingue por su arco perimetral cromado que fluye rodeando el



IRIZAR E-MOBILITY

volumen del vehículo y que enmarca la gran superficie acristalada de los laterales. El frontal refleja fluidez y elegancia. Su amplia superficie acristalada, evocadora herencia de los tranvías, junto con las ópticas full led integradas en los anillos perimetrales, confieren al conjunto un aire de vanguardia, y un impulso tecnológico y racional a la vez.

IVECO BUS presentó su renovada gama de electromovilidad. Mostró su nuevo autobús interurbano totalmente eléctrico CROSSWAY Low Entry de 13 m y un midibús E-WAY de 9,5 m alimentado por batería. Un pack de baterías de diseño exclusivo se presenta en un espacio FPT Industrial. Un rincón Energy Mobility Solutions dedicado a los servicios digitales y de gestión de flotas proporcionados por el fabricante completó el stand. Sobre su renovación de gama con la nueva generación de baterías de IVECO BUS, hablamos en detalle en un artículo en este número Viajeros.



IVECO BUS

LA PRÓXIMA EDICIÓN DE UITP SUMMIT 2025 SERÁ EN HAMBURGO

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.irailwayco.com
info@irailwayco.com



MAN presentó en primicia el nuevo modelo Lion's Coach 10 E, de 10,5 metros de longitud, que desde principios de 2023 se fabrica en la planta de autobuses urbanos de MAN en Starachowice (Polonia). Toda la información al respecto la encontrará en detalle en un artículo en este número Viajeros.



MERCEDÉS-BENZ

Mercedes-Benz presentó su eCitaro Fuel Cell. Coincidiendo con este congreso, la marca comienza su fabricación en serie tras haber testado sobradamente su seguridad y funcionamiento. Ya se pueden realizar pedidos del eCitaro fuel cell articulado. El vehículo de 12 metros, en un recorrido estándar, recorre una distancia de unos 400 kilómetros, en el autobús articulado, la autonomía es de unos 350 kilómetros. La base es un accionamiento eléctrico con baterías. La pila de combustible, con una potencia de 60 kW, sirve como generador de energía de hidrógeno para ampliar la autonomía. Gracias a una distribución adecuada del peso, esta tecnología permite una alta capacidad de pasajeros.



OTOKAR

Otokar mostró el e-Centro y el autobús e-Kent C. Su amplia gama va desde microbuses de 6 metros hasta grandes articulados de 21 metros. En su lucha para proteger el medio ambiente, Otokar dispone de todo tipo de propulsiones, en función de las necesidades del operador y cada ciudad. Así, ofrece autobuses diésel compatible con XTL, GNC, híbridos y eléctricos. En su stand vimos el pequeño e-Centro y el autobús e-Kent C. Otokar ha llegado a un acuerdo con la empresa Imagry para desarrollar una versión del eCentro de conducción autónoma.

PVI (filial de Grupo Renault) mostró su microbús urbano de hidrógeno Renault Master City Bus H2-TECH. Este microbús de 6 metros de largo y 2 metros de ancho puede transportar 15 pasajeros (con 10 plazas sentadas). Su autonomía diaria es de hasta 300 km y requiere tan solo 5 minutos de repostaje. El City Bus H2-TECH está equipado con una celda de com-



PVI

bustible de última generación de 30 kW, una batería Li-Ion de 33 kWh y un depósito de 4,5 kg de hidrógeno a 350 bar. Su sistema de hidrógeno tiene tecnología HYVIA.



SCANIA

Scania pidió responsabilidad. Participó en la Cumbre de la UITP poniendo de manifiesto su visión de la sostenibilidad, que no termina con la fabricación de vehículos cero emisiones. Scania habló sobre su visión completa de la sostenibilidad y la necesidad de tener en cuenta todas las tecnologías que permitan eliminar las emisiones de carbono. Hizo hincapié en la importancia de tener en cuenta el impacto completo de los productos y las operaciones, no sólo prestando atención a las emisiones del vehículo, sino apostando por la responsabilidad tanto ambiental como social. En su presentación se enfatizó sobre los beneficios de las soluciones con propulsión de biometano.



SOLARIS

Solaris presentó su autobús eléctrico insignia, el Urbino eléctrico de 12 metros, que forma parte de la flota de TMB Barcelona. Solaris mantuvo su posición como líder europeo en el segmento de autobuses de cero emisiones de 2012 a 2022, con una participación total del 14,1% a fines de 2022. Según las matriculaciones de vehículos solo en 2022, Solaris se clasificó 2º en el mercado europeo de autobuses cero emisiones, es decir, eléctricos y de hidrógeno, con una cuota de mercado del 11,2%. Hasta el momento, se han pedido o entregado un total de casi 3.000 vehículos Solaris de cero emisiones, es decir, eléctricos y de hidrógeno.

LA ELECTROMOVILIDAD FUE PROTAGONISTA INDISCUTIBLE DEL UITP SUMMIT 2023



AMB

También estuvieron presentes otras marcas como CAETANO BUS, EASY MILE, EBUSCO, KARSAN, VAN HOOL, VDL... En cuanto a industria auxiliar, entre otras muchas empresas, podemos destacar: AUDIOBUS, HANOVER, HIDRAL GOBEL, LUMIPLAN (empresa de la que forma parte BQB), MASATS, SEFAC, VOITH y ZF.

Por ejemplo, **Masats** presentó varias novedades en sistemas de accesibilidad para el transporte público, tanto para el sector del autobús como para el ferroviario. Para el autobús, mostró la nueva rampa eléctrica RE2, la nueva puerta deslizable 028d y la puerta basculante 029i.

ZF nos presentó su visión del transporte público autónomo, conectado y electrificado, con soluciones como "CeTrax 2 dual", EcoLife 2, Collision Mitigation System, Plataforma SCALAR y sistema Bus Connect o su lanzadera autónoma.

Y tampoco faltaron los operadores de transporte. Como ejemplo, **ARRIVA** compartió su experiencia en diferentes países europeos y también los pasos dados en España. Recientemente, Arriva Spain ha incorporado a su operativa urbana las primeras unidades de su flota de autobuses 100% eléctricos en Alcorcón y fue inaugurada su infraestructura de carga para los servicios interurbanos en esta localidad madrileña.

DBUS compartió el caso Donostia / San Sebastián explicando los pasos dados en la Compañía para la electrificación de la flota y la adaptación de las instalaciones.

EMT Madrid presentó su autobús conceptual "Horizonte". Su diseño vanguardista es el proyecto ganador del concurso de ideas Concept Bus lanzado en septiembre. El proyecto culminará con la producción de un prototipo a escala real en 2024 para fomentar el atractivo del transporte público y rediseñar la experiencia de cliente.

TMB anunció que probará el nuevo minibús 100% eléctrico distribuido por INDCAR. Ambas compañías han firmado un acuerdo para realizar pruebas reales con el minibús en las líneas de Barcelona durante 3 meses.

LOS PROGRESOS EN CONDUCCIÓN AUTÓNOMA TAMBIÉN DESTACARON EN EL EVENTO

Participaron también ALSA, Moventis, Sagalés y entes como el AMB, AMTU, ATM, Consorcio Regional de Transportes de Madrid y EIT Urban Mobility, entre otros. ATUC, celebró en este marco su Congreso Anual, del que encontrará toda la información en este número de Viajeros.

PREMIO A LA APP AMBMOBILITAT EN LOS UITP AWARDS 2023

La aplicación AMBmovilitat recibió el premio de la UITP en la categoría de intermodalidad. La app integra los servicios de transporte, público y privado, de la metrópolis de Barcelona en tiempo real: Bus Metropolitano, Metro, Renfe Cercanías, FGC, Tram, taxi y los servicios par&ride, Bicibox, electrolinerías e información de acceso en las ZBE (Zonas de Bajas Emisiones), además de servicios de movilidad compartida de bicis y motos como AMBici, Bicing, Donkey Republic, Cooltra, Tucycle y Yego. Entre otras ventajas, permite solicitar taxi a través de la función PICMI Taxi.



AUDIOBUS



ETRA



HANOVER



HIDRAL GOBEL



IBERDROLA



LUMIPLAN



MASATS



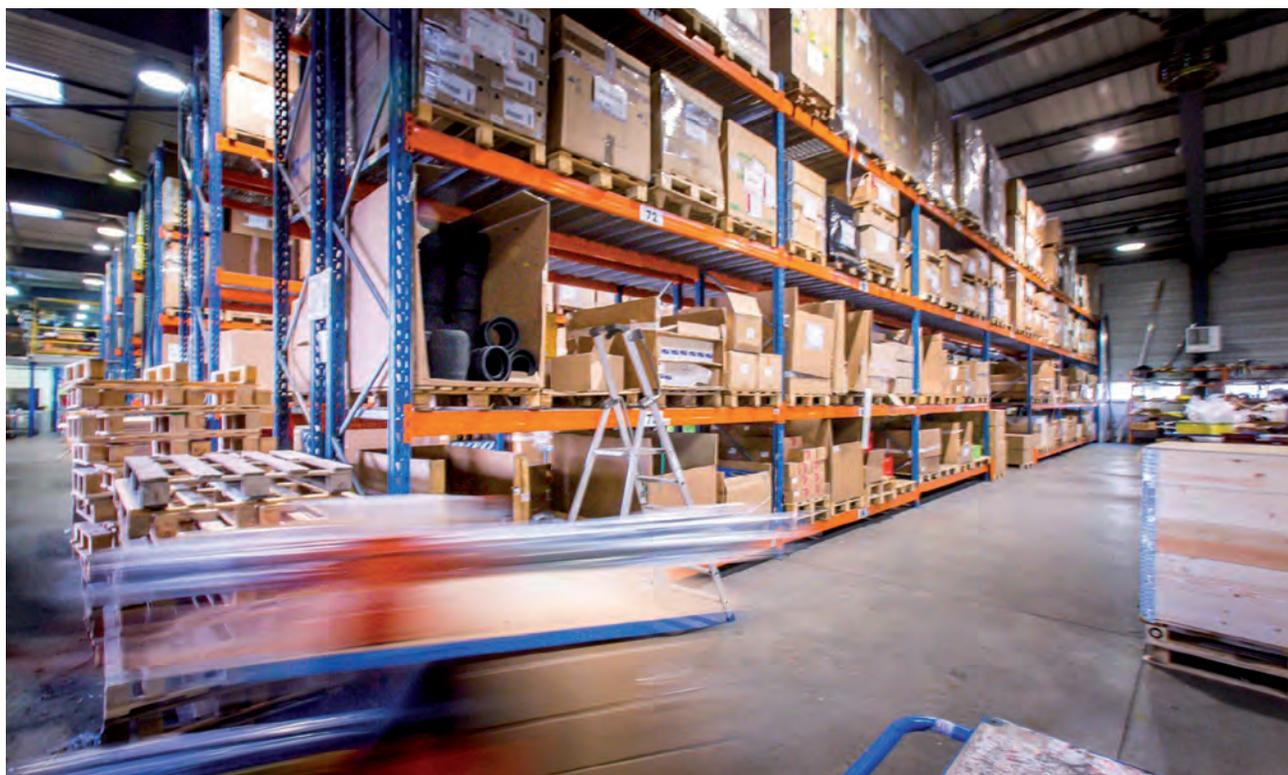
SEFAC



VOITH



ZF



¿PREPARADOS PARA LA NUEVA POSTVENTA?

EL MANTENIMIENTO TIENE QUE ESTAR A LA ALTURA DE LA NUEVA MOVILIDAD

VEHÍCULOS CON NUEVAS PROPULSIONES QUE CAMBIARÁN LA OPERATIVA DE LAS FLOTAS TENDRÁN QUE ACOMPAÑARSE DE UN SECTOR AFTERMARKET MÁS DIGITALIZADO Y CON MÁS FORMACIÓN

AEC GROUP (Aplicaciones Electrónicas y Comunicaciones) es una empresa familiar que inició sus actividades en Arbúcies (Girona) y que actualmente cuenta con sedes operativas en Barcelona y en Getafe (Madrid). Su compañía está orientada principalmente al ámbito de la tecnología aplicada al transporte de viajeros (sector del autobús y autocar). Fue en 1998, cuando la firma alemana BOSCH (Blaupunkt) escogió a esta empresa como distribuidor exclusivo de sus productos para España. Dos años más tarde, BOSCH propuso a AEC la responsabilidad de la distribución para Italia, y no pasó mucho tiempo más en confiarle también la distribución exclusiva de Portugal y Marruecos. A finales del año 2016, AEC

firmó un Contrato en Exclusiva para España con la multinacional Luminator Technology Group. Esta multinacional está formada por un numeroso grupo de empresas, que comprende entre otras a las compañías Lawo, Mobitec y Gorba.

ATLAS BUS, tras haber adquirido Euroliners, la marca británica líder en embellecedores de rueda simulación de llanta, estableció además una alianza con Eberspächer. En el año 2019, Eberspächer Sütrak 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 según confirman las direcciones de 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 superó los 1.3 millones de euros en 2022. Tras reforzar sus lazos, ambas compañías esperan un nuevo crecimiento para este año 2023. En estos años, han apos-

tado también por la formación de producto para los servicios técnicos, carroceros y operadores, mejorando el conocimiento para un correcto mantenimiento preventivo e introduciendo a los profesionales en las nuevas tecnologías de vehículos eléctricos e híbridos.

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

DIGITALIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO

ACTIA ofrece soluciones de gestión de flotas para flotas de vehículos ligeros, autobuses urbanos y autocares, con el fin de combinar los imperativos de Seguridad, Confort, Medio Ambiente y Gestión. Estas soluciones cuentan con equipos embarcados -módulos telemáticos y displays- y con un portal ACTIA Fleet para que el usuario pueda visualizar y utilizar los diferentes datos transmitidos en modo Cloud por

el vehículo. El portal ACTIA Fleet ofrece servicios personalizados y se puede utilizar para leer y gestionar los indicadores y cuadros de mando en tiempo real como la geolocalización, datos de actividad y tiempos de conducción o la Eco-conducción, pero también el Mantenimiento y gestión avanzados de la flota mejorada (registro de datos electrónicos del vehículo para funciones de diagnóstico y mantenimiento, etc...)

CBM afirma tener la gama más amplia del mercado: piezas de calidad original para chasis, suspensión, motor, caja de cambios, eje, freno, dirección, carrocería, asientos, retrovisores, lunas, climatización, calefacción y electricidad. Ha unido fuerzas con Stimio. Esta asociación comercial es una



LAS PRINCIPALES MARCAS DE PIEZAS Y RECAMBIOS ESTÁN ESTABLECIENDO NUEVAS ADQUISICIONES, ALIANZAS Y ACUERDOS DE DISTRIBUCIÓN



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 Obradores
 Otokar Scania Setra Sundegui
 Staco Temsa UNVI VDL Volvo VW**



Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal

LA FORMACIÓN SERÁ FUNDAMENTAL PARA LAS NUEVAS HABILIDADES QUE REQUIERA LA DIGITALIZACIÓN DE LA POSVENTA

solución innovadora que combina el mantenimiento conectado y la cadena de suministro predictiva. La tecnología IoT de Stimio para la supervisión, el análisis y la predicción de fallos en tiempo real se incorporará a los servicios de suministro de piezas de repuesto de CBM y a la identificación precisa de los componentes averiados y sus números de referencia, independientemente del fabricante.

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 averiguar 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.

CONTINENTAL tiene una visión integral de la gestión ecológica de sus productos, ya sean para primer equipo o de sustitución en taller. Dentro de Conti360° Solutions incluye la gestión integral desde la compra del neumático premium hasta su gestión digital y su recauchutado. La gestión digital de neumáticos ContiConnect permite planificar con antelación el mantenimiento y las revisiones y aumenta la fiabilidad operativa de la flota. Al equipar los neumáticos con sensores de ContiConnect, los daños en los neumáticos se identifican antes de que puedan causar pinchazos en la carretera. Además, con ContiLifeCycle, los neumáticos tienen segunda vida tras el recauchutado.

STRATIO es líder en mantenimiento predictivo. Va más allá de la prevención. 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. 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. 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 FORMACIÓN ES MÁS IMPORTANTE QUE NUNCA EN EL TALLER

DIESEL TECHNIC tiene muy claro que no es suficiente con tener una amplia gama de producto, gran disponibilidad de piezas y recambios y velocidad de entrega, gracias a las nuevas tecnologías aplicadas en la logística de sus almacenes. También considera que la formación es un pilar para la mejora de trabajo en los talleres. La gama de productos de recambios y accesorios para automoción de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive ha experimentado un gran crecimiento. Para evitar las dudas que surjan sobre la manipulación de las piezas en el taller y evitar errores durante el montaje, el equipo de Parts Specialists de Diesel Technic ofrece numerosos cursos de formación. Es necesario un mínimo de diez participantes. Los cursos se ofrecen tanto en modalidad presencial como online. Duran aproximadamente dos horas. La participación es gratuita. Ha creado incluso su propio canal de formación con videos que indican cómo realizar diferentes reparaciones de la mano de su equipo de expertos los "Parts Specialist", que están cosechando un gran éxito.

Para **EvoBUS Iberica**, la formación también es fundamental. Por eso, el pasado mes de marzo puso en marcha en Indese Vehículos Industriales en Santa Fe (Granada), taller de la red de servicio OMNIplus para autobuses y autocares Mercedes-Benz y Setra, las "Jornadas del Autocar en los Talleres Autorizados OmniPlus". 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. Cada vez que la marca hace un lanzamiento, también ofrece formación. Es el caso





de la última generación de autocares Setra TopClass y ComfortClass. Sus sistemas de asistencias a la conducción son revolucionarios, pero se aconseja capacitación para un manejo óptimo. OmniPlus acredita la formación práctica con certificado de formación profesional. Se puede recibir el entrenamiento en la sede del operador o en la de Setra, al recoger el vehículo. Los grupos del curso tienen como máximo 15 alumnos.

NO SOLO COMPRAR, TAMBIÉN REACONDICIONAR

La cultura del reciclado y la reutilización, cada vez está más presente en el sector del mantenimiento. Estamos acostumbrados a los vehículos de segunda mano, pero es menos frecuente en el mundo del componente. Desde hace años se apuesta por el recauchutado de neumáticos. Otra opción, también muy satisfactoria es la reconstrucción de motores. El Centro Experto Motores de Cocentro es experto en esta cuestión.

CEM COCENTRO reacondiciona motores de todas las marcas, aunque la mayoría de ellos son de la marca IVECO. Algo más de un tercio de sus encargos, son para motores de autobús y autocar. Para realizar todas estas labores, el CEM de Cocentro cuenta con 600 m² y un equipo material que garantice sus altos estándares de calidad: lavadora industrial, máquina de chorro de arena, 2 puentes grúas, caballetes de volteo y herramientas de precisión (micrómetros, dinamométricas, etc), así como 2 bancos de potencia (uno para motores pesados y otro para motores ligeros), un muro de pintado y una máquina de embalaje. La garantía de los motores reconstruidos la da directamente Cocentro.

SEFAC es experto en maquinaria de trabajo para taller: columnas elevadores, redes de protección para fosos, bancos de frenos móviles, lavadoras de piezas... Su gran variedad de equipos, no solamente permite que las labores de mantenimiento sean más fáciles para los operarios, sino también que se hagan de manera muy segura. Sobre todos sus productos hablamos en detalle en un reportaje en este número de Viajeros.

AVISO IMPORTANTE: BUSMATICK GROUP DEJARÁ DE REPARAR SU EXPENDEDORA XP5. A PARTIR DE SEPTIEMBRE DE 2023, ESTE MODELO NO TENDRÁ MANTENIMIENTO



La garantía
del fabricante

5
años de garantía

**COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN
PARA VEHICULOS PESADOS**



COLUMNAS CON CABLES O SIN CABLE SEGÚN SUS NECESIDADES

NUEVA GARANTÍA DE 5 AÑOS SUJETA A CONDICIONES INSTALACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA EN TODA LA PENINSULA MÁS ISLAS

Contacte con nosotros a

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



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



LA MOVILIDAD COMO MOTOR SOCIAL

FUE EL LEMA DEL ENCUENTRO ANUAL DEL CÍRCULO "NEUTRAL IN MOTION"



NEUTRAL IN MOTION
AUTOMOCIÓN SOSTENIBLE Y DE FUTURO

EL CÍRCULO NEUTRAL IN MOTION (NIM) ESTÁ INTEGRADO POR LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES DE AUTOMOCIÓN Y VEHÍCULOS DE ESPAÑA -AEDIVE, AER, ANESDOR, ANFAC, ASCABUS, FACONAUTO, FENEVAL, GANVAM Y SERNAUTO- COMPROMETIDAS CON LA SOCIEDAD Y EL PLANETA Y UNIDAS PARA ALCANZAR UN SECTOR MEDIOAMBIENTALMENTE MÁS SOSTENIBLE, CONTRIBUYENDO A LA DESCARBONIZACIÓN DE NUESTRAS CIUDADES

El evento se celebró el pasado 17 de mayo. Un año más, la Fundación Pons acogió el encuentro, que contó con la participación de Lola Ortíz, directora general de Planificación e infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid; Demetrio Gómez, concejal de Obras Urbanas y Movilidad del Ayuntamiento de Pontevedra; y Carolina Nuria Gómez, concejal delegada del Área de Organización y Personal, Bomberos, Policía, Tráfico, Movilidad, ORA y Protección Civil, Información, Registro, Estadística y Archivo del Ayuntamiento de Palencia; así como con la colaboración de la consultora PONS Mobility y la Asociación de Marketing de España.

La movilidad centró el debate político, en temas como las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), la divergencia de la movilidad entre los núcleos urbanos y las zonas más rurales o la voz del consumidor.

En este sentido, Lola Ortíz, directora general de Planificación e infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, aludió a la necesaria renovación de la flota de vehículos para poder acceder a las zonas de bajas emisiones, pues la media en España supera los 14 años de antigüedad, si bien, en Madrid, han conseguido bajar la edad media hasta los 11 años. Otro problema es que el visitante de fuera no está seguro del funcionamiento de las Zonas de



Baja Emisiones y habría que hacer algo a nivel nacional para homogeneizar las normativas al respecto.

Demetrio Gómez, concejal de Obras Urbanas y Movilidad del Ayuntamiento de Pontevedra, entiende que la normativa referente a Zonas de Bajas Emisiones resulta poco clara e imprecisa. No se trata de mejorar la movilidad sino de que la gente viva mejor. En las ciudades pequeñas no hay que limitar la entrada de los vehículos por tipo de etiqueta, porque limitar la entrada por zonas supone una discriminación en la propia ciudad. En Pontevedra optaron por una estrategia de multimodalidad, con la convivencia del uso del vehículo privado, fomentando el aparcamiento en algunas zonas y mejorando el transporte público, taxi o VTC.

Carolina Nuria Gómez, concejala delegada del Área de Organización y Personal, Bomberos, Policía, Tráfico, Movilidad, ORA y Protección Civil, Información, Registro, Estadística y Archivo del Ayuntamiento de Palencia, asegura que se necesitan más puntos de recarga rápida y las ayudas europeas no son suficientes para implementar esta infraestructura por parte de algunos ayuntamientos. El vehículo eléctrico no termina de calar en la ciudadanía porque hay demasiados interrogantes y la norma europea no tiene en cuenta las necesidades específicas de movilidad de las ciudades más pequeñas como Palencia o las zonas de la España vaciada.

La consultora Pons Mobility presentó los datos de un informe elaborado en 2023 que constata que entre 2017 y 2022 las búsquedas on line sobre movilidad han aumentado un 22.3 %, hasta cerca de 850 000 búsquedas mensuales sobre cuestiones en su mayor

LAS EMPRESAS DE ASCABUS FABRICAN BUSES RESPETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE, DESDE CERO EMISIONES, PRINCIPALMENTE PARA USO URBANO, HASTA BUSES CON MOTORIZACIONES DIÉSEL EURO VI, DE ÚLTIMA GENERACIÓN O BUSES MOVIDOS POR GNC

parte relacionadas con la regulación, normativa o sanciones. La movilidad es uno de los centros del debate público a nivel social y político.

Las empresas de Ascabus, como no podía ser de otra forma, fabrican buses respetuosos con el medio ambiente, desde cero emisiones, principalmente para uso urbano, hasta buses con motorizaciones diésel euro VI, de última generación o buses movidos por GNC. En este sentido, el autobús y autocar juegan un papel muy importante en la nueva movilidad, donde el transporte público y colectivo cobra importancia frente al vehículo privado. Nuestros buses están en continuo desarrollo para que la nueva movilidad sea un hecho, tanto en la digitalización de la información como en el acondicionamiento interior para los distintos usos de las personas: personas con movilidad reducida, personas en sillas de ruedas o Scooter, personas con carritos para niños e incluso las bicicletas y patinetes que la nueva micro movilidad trae consigo. Fuera de nuestras ciudades, el autocar es el medio de transporte colectivo que llega hasta cualquier punto de nuestra geografía.



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



 **UNVI**
100% ELÉCTRICOS



TITSA ADJUDICA LA COMPRA DE 249 AUTOBUSES

Serán vehículos Scania (231 unidades) e Iveco (18 unidades). El 70% tendrá propulsión híbrida. Irán llegando progresivamente entre 2024 (145 unidades) y 2025 (104 unidades). En las entregas de 2024 habrá 6 guaguas interurbanas de largo recorrido, 18 vehículos interurbanos de 15 m, 45 de las interurbanas de 13 m, 25 unidades suburbanas de 13 m, 20 de interurbanas de 11 m, 7 guaguas suburbanas de 11 m, 14 suburbanas articuladas de 18 m y 10 microbuses. Las 104 unidades restantes llegarán en 2025.



EL GRUPO LA UNIÓN ADQUIERE LA BAZTANESA

La empresa vizcaína ha adquirido esta compañía navarra según ha indicado el CEO de La Unión, Joaquín Acha. La Baztanesa es una compañía navarra, con 90 años de historia y sede en Elizondo, que conecta con sus líneas Pamplona e Irún/Donostia. La Unión nació el 15 de noviembre de 1924. En la actualidad, cuenta con más de 60 empleados y una moderna flota que supera el medio centenar de unidades. Autobuses La Unión, S.A. tiene su sede central en la localidad vizcaína de Lutzana-Erandio.



DAMAS COMIENZA A OPERAR TRES NUEVAS CONCESIONES EN SEVILLA

La empresa de Grupo Interbus sigue creciendo con estas nuevas rutas en las que comenzó a operar el pasado 1 de mayo. Se trata de las líneas VJA-075, VJA-076, VJA-051, que conectan Olvera y Benacazón con Sevilla, así como diversos municipios sevillanos del entorno de Umbrete. Para la puesta en marcha de estas concesiones han subrogado 21 personas, entre las cuales hay personal de conducción, taller, operaciones y administración. Prestará estos servicios con 11 autobuses.

EMTUSA HUELVA TENDRÁ SUS 10 PRIMEROS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

La Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva va a comprar 10 autobuses eléctricos. Ya había renovado con GNC, entre finales de 2018 y el verano de 2020, casi el 50% de su flota de autobuses, que tiene un total de 42 vehículos. Cuando lleguen los 10 eléctricos, alrededor del 75% de la flota de EMTUSA será ecológica. Instalará además 5 puntos de recarga en el depósito y nuevas marquesinas más accesibles (un total de 54 paradas renovadas).



GRUPO RUIZ RENUEVA SU CONCESIÓN DE TRANSPORTE URBANO EN SALAMANCA

Salamanca de Transportes (empresa de Grupo Ruiz), ha renovado la concesión por 10 años. Tras la adquisición de 25 autobuses 100% eléctricos, que se sumarán a los 45 GNC que ya poseen, su flota de 70 unidades habrá eliminado el diésel. Además, ha implementado dos nuevas líneas de servicio, la línea 14 y la línea 15, para ampliar y optimizar aún más el transporte público en la ciudad, proporcionando mayor conectividad y accesibilidad a diferentes áreas de Salamanca, mejorando la experiencia de viaje de los usuarios. En la imagen histórica de Grupo Ruiz, vemos la presentación de autobuses del nº 60 al 76 (año 2001) en Salamanca.



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.



LUCITUR VUELVE A APOSTAR POR TEKAYDINLAR Y MERCEDES-BENZ Y POR OTOKAR

El operador madrileño, con sede en la localidad de Valdemoro, ha apostado por los distribuidores Gbister y Somauto. Es la segunda unidad del modelo Tekaydinlar Panelvan que el operador madrileño adquiere a Gbister, el distribuidor de la marca en

España. El vehículo se ha carrozado sobre chasis Mercedes-Benz 519 CDI. Por otro lado, también ha adquirido un vehículo Otokar Navigo T de 8,4 metros al distribuidor de la marca en España, Somauto.

AUTOCARES DOMÍNGUEZ ESTRENÓ UN AUTOCAR DE SUNSUNDEGUI Y SCANIA

La empresa catalana Autocares Domínguez, adquirió el Sc7 de Sunsundegui carrozado sobre chasis SCANIA EB con suspensión independiente 4x2 E6. El vehículo mide 13 metros de longitud y tiene capacidad para 59 plazas.



TREBOL TOUR CONFÍA EN EL PRESTIJ SX DE TEMSA

José Ramón Menéndez, Area Manager de Marín Ayala (distribuidor en España de TEMSA), hizo entrega de una nueva unidad del Prestij SX. Recibió esta unidad Alfonso Juárez, jefe de operaciones de Trebol Tour (a la derecha en la imagen). Trebol Tour es una empresa madrileña con más de 50 años. Presta servicios discrecionales y turísticos.

EMTUSA INCORPORA A SU FLOTA SEIS AUTOBUSES HÍBRIDOS MERCEDES-BENZ

El modelo elegido es el Mercedes-Benz Citaro Híbrido. Cada autobús dispone de 26 asientos, 4 de ellos para PMR, 2 espacios habilitados para sillas de ruedas o carritos de bebe, y 82 plazas de pie, para una ocupación máxima de 108 plazas.



TRANSVÍA GO, EMPRESA DE GRUPO TRANSVÍA, RENEVA CON MAN

El Grupo Transvia recibió las últimas de las 16 que adquirió a MAN: 9 MAN Lion's Coach (8 de 13m y 1 de 14m) y 7 chasis RR2 y RR4 EfficientLine con carrocería Irizar i6S (uno de 13 m y seis de 15 m y tres ejes).



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

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM SE INCORPORA AL CONSEJO LOCAL DE TURISMO DE MADRID

AETRAM formara parte como organización empresarial del Consejo Local de Turismo de la Ciudad de Madrid como Asociación mayoritaria del transporte discrecional y turístico en la Comunidad de Madrid, tras su solicitud de integración realizada recientemente y tras la constitución de este organismo creado por el Ayuntamiento de Madrid y que agrupa a las entidades del turismo más representativas y con vinculación al sector. Este Consejo nace por Decreto con la necesaria cooperación entre la Administración y la industria turística, a la que se le da voz para definir una política estratégica común, teniendo un carácter asesor y altamente participativo adscrito al Área Delegada de Turismo del consistorio. El órgano que se reunirá al menos cada seis meses, funcionará en pleno y dispondrá de una comisión permanente y diferentes vocalías, además de grupos de trabajo para tareas de análisis y estudios de propuestas relacionadas con el turismo en la ciudad de Madrid. Para AETRAM "es un motivo de satisfacción la integración de la Asociación en este órgano de colaboración público-privada que supone la incorporación con voz y voto del transporte discrecional y turístico en las decisiones que a nivel turístico se tomen en la ciudad de Madrid, lo que supone dar la importancia merecida al sector como esencial en la movilidad y en el transporte público colectivo de Madrid en relación con el sector del turismo".

EL SECTOR A LA ESPERA DEL PLAN ESPECÍFICO PARA EL TRANSPORTE DISCRECIONAL TRAS LAS ELECCIONES AUTONÓMICAS

El consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, D. David Pérez, anuncio el pasado mes de marzo su compromiso de crear un grupo de trabajo para abordar los temas específicos del transporte discrecional en la región, y desarrollar un plan específico que lo implemente. Así lo comunicó en una reunión organizada por la Madrid Foro Empresarial y su Mesa de Transportes y Movilidad en colaboración con AETRAM y la Fundación Pons. Acompañado por D. Jose Luis Fernández Quejo, Director General de Transportes de la misma región, el Consejero desglosó las diferentes tipologías que engloban el Transporte Público Colectivo, como son el discrecional, turístico, escolar y productores, ofreciendo datos contrastados sobre los mismos. También destacó la defensa que AETRAM lleva a cabo en defensa de los intereses de sus asociados en distintos foros.

David del Olmo, presidente de AETRAM y coordinador de la Mesa de Transporte y Movilidad de Madrid Foro Empresarial, solicitó al Consejero la creación del grupo de trabajo, y se mostró satisfecho con el compromiso adquirido por el Consejero para desarrollar el plan, a través de la Dirección General de Transportes y Movilidad. El encuentro contó con la presencia de más de 50 empresarios del sector del transporte en la Comunidad de Madrid, quienes participaron en un interesante coloquio con el Consejero. Se trata de un sector compuesto por más de 225 empresas, con una flota de 4.500 vehículos y que aporta a la economía madrileña 7.000 puestos de trabajo directos y 30.000 indirectos.

Ahora y tras las elecciones autonómicas en la Comunidad de Madrid el Sector retoma esta cuestión y queda a la espera de establecer en una próxima reunión con los nuevos responsables de la Consejería de Transportes la elaboración de un Plan específico para el Transporte Discrecional en la región.



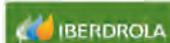
¡ENHORABUENA!

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

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:



V O L V O

VOLVO B13R

Plataforma premium de productividad



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

Volvo Buses. Driving quality of life