

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

Año 29. #294.  
Julio-Agosto 2023  
[www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com)

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

## TEMSA HD: ROBUSTEZ Y CONFORT TEMSA OFRECE MÁS POR MENOS



- Propuestas políticas para la movilidad ante las elecciones generales •
  - Entrevistas: Víctor Manuel López, Director General de ALSA, y Raúl Cantero Hernández, Director de Movilidad Urbana de VECTALIA •
- Especial: Cajas de cambio • Prueba: MAN Lion's Intercity LE 12 Hybrid •

# 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](http://man.eu/bus)





## EL VACÍO QUE DEJAMOS



Luis Gómez-Llorente  
Director de Viajeros

La palabra vacaciones deriva del verbo vacare en latín. Vacare significa estar vacío. Así, por evolución fonética, el concepto de no tener responsabilidades. Estar libre de cargas derivó en ser vago, o caminar hacia ningún lado se considera vagar. Si hablamos de eliminar el quehacer diario, ya sea trabajo o estudios, entonces estamos de vacaciones y si nos referimos a abandonar un lugar en masa puede denominarse evacuación, cuando es una huida forzosa. Y eso es lo que parece a veces el periodo vacacional, una evacuación.

Pero como todo es relativo en esta vida, mientras se hace el vacío en alguna parte, otro lugar duplica y triplica su número de habitantes para acoger a los que llegan.

En este verano el efecto va a ser aún mayor porque según los datos registrados, va a ser un año récord en lo que ha turismo se refiere. A ello, hay que sumar el crecimiento de los desplazamientos domésticos en las líneas de autobús de nuestro país, debido a los descuentos aprobados por el Gobierno para los más jóvenes.

Todo esto es una gran noticia para el sector, sin duda. Pero como siempre, algún problema tiene que surgir. Ahora, con las demandas disparadas, lo que faltan son conductores para

hacer tanto servicio turístico como se requiere. A veces, da la sensación de que, para el sector, el vaso siempre está medio vacío.

Los más optimistas, sin embargo, ven el vaso medio lleno. La palabra lleno deriva de plenus en latín, que también significa completo. Así irán los autobuses este verano. Y eso, es motivo de celebración.

En el orden del Universo, todo tiene un opuesto. Los orientales hablan del ying y el yang, nosotros hablamos de las dos caras de la moneda o decimos que nunca llueve a gusto de todos. El vacío y el pleno son complementarios, y no entenderíamos un concepto sin no existiera el otro.

El vacío que dejamos cuando nos vamos todos a otro lugar se podría medir en decibelios. Quienes viven en las grandes ciudades lo saben. Las mejores vacaciones pueden ser estar en una ciudad en silencio, sin tráfico, calmada, con espacio vital. Quienes, al contrario, habitan en los puntos de interés turístico, viven el efecto justo al revés, como un pequeño caos que invade cada rincón y llena de bullicio sus calles y sus noches.

Todo esto para deseamos unas maravillosas vacaciones de verano, estén donde estén. Disfruten del vaso medio lleno siempre.



03



06



10



16



18



24



30



32



34

**03 EDITORIAL**

El vacío que dejamos

**16 REPORTAJE**

Volvo presenta su nueva estrategia a los operadores españoles

**30 PRODUCTO**

MAN tendrá soluciones eléctricas para autocares

**06 EN PORTADA**

La movilidad en los programas electorales del 23J

**18 ENTREVISTA**

Raúl Cantero Hernández, Director de Movilidad urbana de VECTALIA

**32 ASOCIACIONES**

Asamblea de CONFEBUS: la prensa técnica recibe le premio CONFEBUS 2023

**10 REPORTAJE**

Conocemos en detalle el TEMSA HD

**24 REPORTAJE**

Empresa Montes, una historia de superación

**34 ESPECIAL**

Cajas de cambio



#### 12 ENTREVISTA

Víctor Manuel López, Director General de ALSA

#### 28 ASOCIACIONES

Asamblea de ANETRA

#### 50 ASOCIACIONES

Asamblea de AETRAM

#### 38 PRUEBA

MAN Lion's Intercity 12 Hybrid

# 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](http://www.editec.es) / [editec@editec.es](mailto:editec@editec.es)



#### ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



# PROGRAMAS ELECTORALES Y MOVILIDAD

ANALIZAMOS LAS PROPUESTAS DE CADA PARTIDO POLÍTICO DE CARA AL 23J

**ANTE LA LLEGADA DE LOS NUEVOS COMICIOS, ESTA VEZ PARA ELEGIR EL NUEVO GOBIERNO DE ESPAÑA, NOS DAMOS UN PASEO POR LOS PROGRAMAS ELECTORALES DE CADA UNO DE LOS PRINCIPALES GRUPOS PARLAMENTARIOS**

**P**ara atender al orden actual de representatividad, comenzaremos con las propuestas de PSOE, seguidas de las del PP, después las de VOX y, finalmente, las de SUMAR. Si bien no está presente a día de hoy en las Cortes, este nuevo partido está configurado por los diferentes grupos parlamentarios que sí forman parte del hemiciclo actualmente e integrados en la coalición de gobierno de esta legislatura.

## PROPUESTAS DE PSOE



El programa electoral de PSOE cuenta con un bloque de propuestas denominado “Una agenda verde para garantizar el bienestar de hoy y el del mañana”, en el que hay un capítulo específico para infraestructuras, transporte y movilidad. El PSOE entiende la movilidad como “un derecho esencial para poder acceder a otros derechos fundamentales, como son el trabajo, la sanidad, la educación o el ocio”. Por ello, afirma que retomará y aprobará

la Ley de Movilidad Sostenible y creará “un fondo estatal de contribución a la movilidad sostenible, con fuentes estables de financiación”.

En su programa habla también de garantizar que el transporte público sea “asequible para las personas que más lo necesitan”. Y por ello, ampliará los “descuentos al uso del transporte público con la gratuidad total del transporte público urbano para niños y estudiantes hasta los 24 años”.

Y ese plan es el “el protagonista de nuestra movilidad diaria debe ser el transporte público”. Se crearán “sistemas integrados de transporte y movilidad que tengan al transporte público como columna vertebral, en los que exista una convivencia adecuada y complementariedad de las distintas formas de transporte, con marcos jurídicos claros que sean respetados por todos, incluyendo patinetes, motos, taxis, VTC, etc.”

En cuanto a movilidad metropolitana, pretende reformular los accesos con soluciones como carriles BUS VAO, que primen el transporte público y el uso más eficiente de los vehículos, pero también resolver los problemas de cuello de botella de la red actual.

Especial atención tendrá la creación de “nuevos carriles bici o sendas peatonales paralelas a las carreteras, así como pasarelas y pasos seguros, que permitirán superar la barrera y los riesgos de las ca-

reteras.” Habrá una línea de ayudas para adquisición de bicicletas eléctricas. Se implantarán “progresivamente todas las actuaciones establecidas en la Estrategia Estatal de la Bicicleta.”

Se pondrá especial interés en la movilidad del entorno rural y sus necesidades. “Queremos que todas las personas de este país tengan oportunidad de acceder al transporte, independientemente de donde viva”. Se apoyarán y se promoverán los servicios de transporte público a demanda. También se plantea la ampliación de los servicios ferroviarios de proximidad. De hecho, en el programa se indica claramente que habrá, en general, “una apuesta decidida por el ferrocarril.”

La electrificación del transporte será impulsada, “con especial hincapié en el transporte público y colectivo”. Para ello consolidará y acelerará “el despliegue de infraestructura de recarga de alta potencia en nuestro país en los próximos 4 años”.

Dentro de la política de movilidad del PSOE estará la prioridad a la movilidad no motorizada frente a la motorizada en la planificación del espacio urbano, y también se incentivará el transporte colectivo frente al vehículo privado. Así, se fomentarán, por ejemplo, “planes de movilidad sostenible para ir al trabajo”.

Como novedad, se habla del concepto “pobreza en el transporte” (la incapacidad o dificultad de las personas y de los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público y su falta de acceso o su acceso limitado para desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades.)

Finalmente, la digitalización de la movilidad permitirá a las administraciones “un diseño de políticas públicas basadas en datos, con una mayor calidad en la prestación de los servicios de transporte”. Además, promocionará “el establecimiento de sistemas de pago integrados en el ámbito del transporte. También se creará un “sandbox”, un espacio controlado para probar nuevos modelos de negocio, “de manera que la regulación no sea un freno para la innovación, sino que sea el motor de la misma.”

#### PROPUESTAS DE PP



El programa electoral del PP habla de movilidad en el capítulo “Recuperar la confianza y las reformas para impulsar

**PP CREARÁ UNA TARJETA DE MOVILIDAD CIUDADANA QUE INTEGRE EL TRANSPORTE AUTONÓMICO Y MUNICIPAL**

## PSOE AFIRMA QUE PRORROGARÁ LAS AYUDAS AL TRANSPORTE PÚBLICO Y SERÁ GRATIS PARA NIÑOS Y JÓVENES HASTA 24 AÑOS

nuestros sectores productivos”, indicando que para mejorar el PIB, será necesaria también “una red de transportes e infraestructuras con una política de movilidad que permita aprovechar al máximo las capacidades de nuestro país”.

En el capítulo “Crecer de forma sostenible”, en su objetivo número 9, “Repensar nuestras infraestructuras y favorecer el acceso a la vivienda”, el PP señala que “la calidad de vida de los ciudadanos depende directamente de la calidad de nuestras infraestructuras. Estas deben plantearse bajo una perspectiva integral, pues son clave para la vertebración del territorio, para las relaciones sociales y para la competitividad económica. Repensaremos nuestras infraestructuras para unir a personas y territorios, corrigiendo ineficiencias e invirtiendo para solventar necesidades, fomentar la cohesión y acabar con las desigualdades.”

En infraestructuras, “favorezcan la implantación y despliegue del 5G en las vías de alta capacidad, y la implantación de puntos de recarga a fin de favorecer la descarbonización de los tráficos rodados en el marco del Plan de Automoción España 2030.” En aeropuertos actualizará los planes directores del Prat y Barajas para que sean un referente mundial. También habla de impulsar el desarrollo de los corredores ferroviarios Mediterráneo, Atlántico y Central. Además, desplegará un plan de choque para mejorar el servicio en la movilidad de cercanías en todas las Comunidades Autónomas y apostará por “el transporte a demanda desde pequeños municipios a los municipios de referencia, asegurando el coste reducido para el usuario.”



## SUMAR APUESTA POR LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO

Finalmente, indica el programa que se avanzará en “la creación e implantación de una Tarjeta de Movilidad Ciudadana que, de manera integrada con los sistemas de transporte de competencia autonómica y municipal, garantice el acceso a todos los medios de movilidad de una manera sostenible, eficiente y con la máxima accesibilidad.”

### PROPUESTAS DEL VOX



En el capítulo de Educación del programa de VOX se indica que como apoyo a las familias se ampliarán las ayudas al transporte escolar, entre otras medidas. Y en el apartado de Perspectiva de Familia, Vox afirma que incluirá “becas escolares al comedor y transporte” y habrá “un documento familiar identificativo de sus miembros, que supondrá para sus portadores condiciones más beneficiosas en el acceso a distintos servicios públicos”, entre ellos, el transporte.

En el capítulo sobre Protección Social de los Españoles, señala que se fomentará la inversión en los barrios en diferentes equipamientos, entre los que está el transporte público. También defiende el uso del transporte en coche privado de combustión convencional: “Terminaremos con las medidas injustas que impiden a los españoles desplazarse en el medio de transporte que libremente elijan por no contar con los recursos económicos suficientes para adquirir un vehículo propulsado por las fuentes de energía que más interesan y que imponen las agendas globalistas”

En el capítulo de España Rural, propone reforzar “las infraestructuras de transporte en la España rural abandonada por los sucesivos gobiernos para garantizar la rápida conexión de cualquier núcleo rural con servicios públicos básicos como centros sanitarios o educativos. Además, se debe frenar la imposición de peajes en las autopistas.”

### PROPUESTAS DE SUMAR

**Sumar** SUMAR alude también a la “pobreza en el transporte”. Para evitarla, desarrollará “una estrategia nacional”. En su capítulo “La transición ecológica justa”, pone el foco en la descarbonización y “priorizar el transporte colectivo y el de propulsión humana”. Modificará la Ley del Suelo para que se urbanice pensando en las dotaciones de servicio como el transporte público de calidad y las vías para bicis. En cuanto a la electromovilidad, facilitará el acceso al vehículo eléctrico con ayudas que incluyen criterios progresivos por renta y promoverá la red de puntos de recarga.

En el capítulo “Hábitat para la vida”, también toca la movilidad como “un derecho básico y de carácter universal”. Pretende impulsar “una financiación estatal del transporte público que permita mejorar la oferta, especialmente en los desplazamientos no radiales y en el mundo rural.” Dotará al fondo para la sostenibilidad del transporte público de “una financiación inicial de, al menos, el 0,25% del PIB.” Para que sea asequible, “se garantizará la prórroga de las bonificaciones de los bonos transporte.”

En su diseño de movilidad se plantea el territorio de los 30 minutos (para poder llegar en transporte público en media hora a todos los servicios públicos) y las ciudades de los 15 minutos (para que ese acceso se realice a pie o en bici en tan solo un cuarto de hora). Promoverá un billete único (para todos los modos de transporte), el pago progresivo (modalidades de pago asociadas a la renta) y la digitalización. Además, el autocar tendrá gran importancia en “la implementación de planes del transporte al trabajo para empresas con más de quinientas personas en plantilla.” También se aplicará a grandes centros de atracción y generación de movilidad (centros comerciales, polígonos industriales, centros logísticos, etcétera).

También impulsará “una racionalización del transporte aéreo”, incrementando la oferta ferroviaria. De hecho, queda claro que potenciará el tren de media y larga distancia.

## VOX PROPONE REFORZAR LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA ESPAÑA RURAL





AUTOBUSES, AUTOCARES Y SU **GENTE**

# busworld®

**EUROPE** BRUSSELS

7-12 OCT 2023



[WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG](http://WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG)



LAS OTRAS  
**EXPOSICIONES  
DE BUSWORLD**

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

TÜRKIYE **ISTANBUL** | 29-31 MAY 2024



# TEMSA HD SE CONSOLIDA EN ESPAÑA

MÁS DE 20 UNIDADES CIRCULAN POR NUESTRO PAÍS CON UN FEEDBACK MUY POSITIVO

**ANALIZAMOS LAS CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO TEMSA HD EN SUS VARIANTES DE 12,276 M Y 13.076 M DE LONGITUD, ADQUIRIDOS POR IMPORTANTES OPERADORES DE NUESTRO PAÍS**

**T**emsa comercializa este autocar en Clase III para uso discrecional y regular en dos variantes de longitud y distintas configuraciones de plazas que van desde las 55 plazas convencionales en sus algo más de 12 metros de longitud hasta las 63 más guía más conductor en su versión de 13 metros y dos ejes, con posibilidad además de fabricarlo adaptado con la inclusión de un espacio para una o dos sillas para personas con movilidad reducida y plataforma elevadora Dhollandia, en este caso.

Este autocar, con una altura estándar de 3,65 metros, se caracteriza sobre todo por ser un vehículo autoportante con estructura tratada con cataforesis, al igual que sus homólogos de marcas más conocidas.

#### DISEÑO SOBRIO Y ROBUSTO

Echando un vistazo al exterior del autocar, podemos apreciar una línea estética aséptica, sobria y robusta, con un diseño que irradia elegancia y unas proporciones muy estudiadas y que no deja indiferente a quien lo ve rodando por el asfalto.

#### EQUIPADO PARA EL MÁXIMO CONFORT

El nivel de equipamiento es muy amplio e incluye de serie butacas Inova Agile 4540 con doble acolchado totalmente configurables, reclinables, por supuesto, desplazables y con cargadores USB individuales. El vehículo equipa además climatización para países cálidos, precalentador, lunas extratintadas y un equipo audiovisual de primer nivel.

No obstante, y haciendo hincapié en sus posibilidades de configuración, se pueden omitir o añadir elementos a elección del cliente.

Señalar también algunos detalles como sus perfectos sellados en lunas, insonorización de paneles laterales que le otorgan un nivel de rumorosidad interior muy bajo, y una perfecta insonorización del motor utilizando un revestimiento de alta calidad. Por otro lado, el nivel de acabados interiores y buenos remates en general nos insinúan que es un vehículo con una gran durabilidad y un bajo volumen de incidencias, circunstancias como sabemos muy valoradas por nuestras empresas de transportes.





#### DISPONIBLE CON DOS MOTORIZACIONES

El HD ofrece la posibilidad de dos diferentes motorizaciones DAF MX-11 de 408 y 450 CV de 11 litros con muy buenas prestaciones en lo que se refiere a par motor (2.100 y 2.300 Nm, respectivamente). También puede configurarse con caja manual o automática.

#### LA OPINIÓN DE LOS OPERADORES QUE YA LO TIENEN EN SU FLOTA

Algunos aspectos destacables, y basándonos en los comentarios de los primeros usuarios, serían: su facilidad de conducción y excelente radio de giro, teniendo en cuenta la correcta proporción en las medidas entre voladizos y distancia entre ejes, una bodega de grandes dimensiones, comparándola con otros modelos análogos en el Mercado, y la excelente habitabilidad en su interior debido entre otras cosas a su óptima distancia entre respaldos que genera una sensación de amplitud a primera vista.



#### GRAN RED DE POSTVENTA

En general, y como resumen, con el nuevo HD Temsa ofrece más por menos. Un vehículo con un alto nivel de acabados, equipos y materiales premium, junto con una motorización conocida y fiable con óptimos consumos -que dispone a fecha de hoy de una gran red de postventa en nuestro país-, a un precio muy adecuado.

Todo ello acompañado de la calidad de servicio, profesionalidad y respaldo que Andrés Marín Ayala como distribuidor oficial lleva ofreciendo a sus clientes durante más de dos años gracias a sus tres centros logísticos de Murcia, Málaga y Madrid y más de 30 talleres colaboradores en España.

## PROBADO EN 30 PAÍSES

ALTO NIVEL DE CALIDAD Y COSTE DE EXPLOTACIÓN ASEQUIBLE  
SOBRADAMENTE TESTADO



Se fabrica en la ciudad de Adana, en el sudeste de Turquía, consabida "Meca" de los fabricantes de autocares y autobuses a nivel Mundial, que es donde Temsa tiene su sede principal, con unas instalaciones que rondan los 500.000 metros cuadrados. Temsa tiene una capacidad de producción de alrededor de 3.000 unidades equivalentes en dicha fábrica y exporta a casi treinta países de todo el Mundo.

Si tuviéramos que definir el rasgo diferenciador del HD, podríamos resumirlo diciendo que se caracteriza por ser una simbiosis entre un alto nivel de calidad y un coste de explotación asequible basado en un desembolso competitivo y unos estándares de calidad que garantizan un bajo nivel de incidencias contrastado, conceptos muy en consonancia con el pragmatismo tan valorado hoy en día por muchas empresas.

Esto se sabe porque Temsa ya está presente con este y otros modelos de su gama (podemos ver su gama completa en su web oficial para España [temsaspain.es](http://temsaspain.es)) en muchos países europeos, como Francia, por ejemplo, donde Temsa detenta un puesto dentro del Top 5 en las matriculaciones de nuestro país vecino.

Cabe por tanto pronosticar un futuro prometedor para este modelo aún no muy conocido en España, aunque ya presentado en varias Ferias internacionales en fechas pasadas en diversas ocasiones, si nos basamos en las experiencias previas de otros países que ya conocen en profundidad este autocar.

**SU CAPACIDAD OSCILA DESDE LAS 55 PLAZAS PARA LA VERSIÓN DE 12 METROS DE LONGITUD HASTA LAS 63 MÁS GUÍA MÁS CONDUCTOR EN SU VERSIÓN DE 13 METROS Y DOS EJES**



# “EN 2035 TODOS LOS AUTOBUSES URBANOS QUE OPEREMOS EN ESPAÑA SERÁN CERO EMISIONES”

VÍCTOR MANUEL LÓPEZ, DIRECTOR GENERAL DE ALSA

ESTE AÑO ALSA CELEBRA SU PRIMER CENTENARIO. HABLAMOS SOBRE SUS AVANCES Y SU RETOS



ALSA forma parte del jurado de los premios Autobús del Año, Autocar del Año, Autobús Ecológico del Año, Midibús del Año y Microbús del Año.

**Q**ué destacaría de la evolución de ALSA y qué queda de sus orígenes?

De la evolución de Alsa destacaría su espíritu pionero e innovador, y también la orientación al cliente que está presente desde siempre en nuestra filosofía empresarial. En el año de nuestro primer centenario seguimos con la misma ilusión que en nuestros orígenes para seguir abriendo nuevos caminos y afrontar los retos que tenemos por delante en el ámbito de la movilidad.

Abordamos la transformación de la movilidad que supondrá el mismo impacto que la llegada del motor de combustión a principios del siglo, ahora con la electrificación, conducción autónoma y la digitalización del consumo.

Recientemente han inaugurado nueva sede en Madrid ¿Qué destacaría de sus nuevas oficinas?

La nueva sede nos ha permitido centralizar en un único emplazamiento las distintas direcciones y departamentos que anteriormente estaban dispersos en distintas instalaciones, obteniendo las consiguientes sinergias y mejoras en la eficiencia, y también disponer de una sede dotada con las últimas tecnologías en comunicaciones que requieren la

gestión de la empresa en la actualidad. Los conceptos de open space y las tecnologías están suponiendo una transformación muy positiva en nuestra forma de trabajo incorporando mayor flexibilidad en el modo en que trabajamos.

### ¿Cuál es la estrategia medioambiental de ALSA?

En Alsa, creemos firmemente en el proceso de la descarbonización de la industria como elemento clave para atraer usuarios al transporte público, y tenemos una estrategia basada en tres ejes: la reducción de la huella de carbono, la reducción del consumo de energías en el transporte e instalaciones y la eficiencia de nuestras operaciones. Particularmente en el caso de la flota, queremos liderar la transición a cero emisiones en nuestro país. En la actualidad el 29% de vehículos urbanos y metropolitanos que operamos en España ya son eco o cero en sus diferentes variantes, y tenemos un ambicioso compromiso en este sentido: en 2035 todos los autobuses urbanos que operemos en España serán cero emisiones.

### Ya tienen rodando vehículos con propulsión de hidrógeno. ¿En qué proyectos están involucrados, tanto para el desarrollo del H2 como el biometano?

Efectivamente el pasado año pusimos en operación el primer autobús de hidrógeno que presta servicio en España de forma estable y permanente en una línea urbana de la concesión de Torrejón de Ardoz. Formamos parte del Consorcio Español del Hidrógeno, Shyne, liderado por Repsol, y recientemente hemos entrado en el capital de Ariema, empresa española especializada en hidrógeno. Estamos atentos a todos los proyectos que están surgiendo entorno al hidrógeno, porque consideramos que es una tecnología con una gran potencial y futuro, especialmente para los trayectos interurbanos. También hemos desarrollado un proyecto con biometano en Zaragoza y un piloto con ecocombustible HVO en Bilbao. Considero que es importante apostar por un mix de energías menos contaminante, sin descartar a priori ninguna tecnología porque el reto es enorme y habrá de abordarse con diferentes opciones.

### ¿Cuentan con sus propias infraestructuras de recarga o son externas? ¿Cree que será posible a corto plazo un transporte con propulsión alternativa para largo recorrido y una buena red de repostaje?

Actualmente tenemos instalada, en colaboración con Carbuos Metálicos, la primera hidrolinera para el transporte público en España en nuestras instalaciones en Torrejón. A diferencia del ámbito urbano, donde la tecnología eléctrica se está desarrollando rápidamente, para el transporte de largo recorrido, no vemos a corto plazo una solución alternativa de hidrógeno. Entre otras cuestiones, porque no existe una red de infraestructura de recarga adecuada a los requerimientos de las operaciones. Estamos involucrados en diferentes iniciativas, pero veo que debe concretarse una estrategia de país que impulse la



Bus autónomo de ALSA.

solución de infraestructuras tanto eléctricas como de hidrógeno; es necesaria una visión integradora y que sume los esfuerzos del ámbito público y privado.

### También han puesto en marcha en Madrid un servicio de autobús autónomo. ¿Qué balance podría hacer de él?

Además del autobús autónomo que presta servicio en el Campus de la UAM, el pasado mes de marzo hemos presentado una segunda unidad en Asturias que conectará un parque tecnológico cercano a Oviedo con la estación de tren de Lugo de Llanera. Con ello consolidamos dos casos de uso diferenciados, en el primero para la movilidad en un ámbito universitario y en el de Asturias para solucionar la movilidad de los empleados de las empresas tecnológicas asentadas en el parque de Llanera. Son experiencias muy positivas porque, además de la apuesta por la innovación que suponen, nos permiten recorrer la curva de aprendizaje que suponen estas nuevas tecnologías, aparte de ser magníficos ejemplos de colaboración público-privada entre distintas administraciones y los operadores. Considero que estamos en un estado muy incipiente de la conducción autónoma, pero la tecnología evoluciona muy deprisa por lo que podremos ver una cierta generalización en la próxima década.

### El Gobierno puso en marcha la gratuidad de los títulos multi-viaje de autobús en líneas de titularidad estatal. ¿Cómo valora esta medida? ¿Han aumentado los viajeros?

Valoramos muy positivamente los descuentos que ha implementado esta administración por cuanto favorecen el uso del transporte público sostenible y está ayudando a recuperar los niveles de uso pre-pandemia. En concreto los bonos gratuitos han sido muy positivamente valorados por los viajeros, que ya han podido comprobar que, aunque no completen el número mínimo

---

## ALSA EN CIFRAS

- FACTURACIÓN: 1.129,3 MILLONES €
  - PASAJEROS: 553,9 MILLONES / AÑO
  - EMPLEADOS: 16.079
  - FLOTA: 5.684
-

de viajes exigidos en cada periodo, a partir del segundo o tercer viaje realizado les compensa el abono de la fianza. Las cifras de viajeros van aumentando, y esperamos que el "Verano Joven" con el 90% de descuento a jóvenes para viajar este verano aprobado por el Gobierno contribuya igualmente a aumentar las cifras. En principio está siendo muy bien acogido por un colectivo que aprovecha esta época para desplazarse y es muy positivo que lo hagan en transporte público en lugar del coche privado, tanto desde el punto de vista de sostenibilidad como de su propia seguridad.

**ALSA tiene algunos acuerdos firmados con el operador RENFE, como el billete combinado de tren y autobús. En qué consiste y cuál sería el balance de esta iniciativa. ¿Qué otras colaboraciones tienen en marcha?**

Cuando presentamos nuestro nuevo posicionamiento de marca en diciembre de 2019 uno de sus ejes estratégicos era la intermodalidad. En este sentido, tenemos un acuerdo de intermodalidad con Renfe para favorecer el uso combinado de tren y autobús. Consiste en ofrecer servicios combinados de tren y autobús en un solo billete que permiten extender con un enlace en autobús la oferta Renfe a un total de ocho destinos de vacaciones que no cuentan con conexión ferroviaria. Tenemos un acuerdo similar con Iberia, a través del productor "Bus&Fly", que acerca a los viajeros en autobús a Barajas para tomar directamente sus vuelos. Creemos que estos acuerdos son muy positivos, tanto para el viajero, como en términos de un mejor aprovechamiento de las infraestructuras. En el futuro queremos ampliar y potenciar nuestra oferta intermodal, ofreciendo nuevos productos y destinos a nuestros clientes.

## "DEBE CONCRETARSE UNA ESTRATEGIA DE PAÍS QUE IMPULSE LA SOLUCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS TANTO ELÉCTRICAS COMO DE HIDRÓGENO"



**¿Nos podría resumir la actividad ferroviaria que desarrolla la compañía?**

Además de la operación de trenes turísticos iniciada en 2017, la compañía desarrolla una cada vez mayor actividad ferroviaria, que ha experimentado un importante crecimiento en los últimos años. Disponemos de un Centro de Formación Ferroviaria en Madrid, con delegaciones en Lleida y Zaragoza, y prestamos servicios logísticos en las terminales logísticas de Zaragoza, Valencia y, desde este año, en Barcelona. Estas dos últimas, por su nivel de extensión y actividad, son las dos más grandes de España. Es un área de actividad que se ha consolidado y como hemos dicho siempre, no renunciamos a operar servicios ferroviarios propios cuando las condiciones lo permitan.

**También han cerrado otro acuerdo con Civitatis. ¿Cree que el futuro del transporte en autocar está en la diversificación de servicios ofrecidos? ¿Es importante estar en plataformas digitales comercializadoras de billetes, independientemente de contar con su propia web de reservas?**

Nuestra estrategia de crecimiento se apoya en la diversificación geográfica y de nuevos productos. En este sentido vemos con interés el crecimiento en negocios relacionados con el turismo y con servicios de movilidad en general, creo que todo lo que sea completar y enriquecer el viaje en autobús ofreciendo nuevos productos a los viajeros es positivo, ya sean excursiones en destino, hoteles o servicios de última milla. Por supuesto la digitalización es necesaria e imparable, y tenemos que ofrecer al usuario una experiencia fácil e integrada, para ello es necesario que nuestros servicios se comercialicen en plataformas digitales propias y externas.

**El ministerio hizo una consulta para los operadores del transporte de viajeros por carretera referente a la liberalización del sector. ¿Qué modelo defiende ALSA?**

Defendemos el modelo actual porque creemos que es el mejor para los clientes y la administración. El debate que se está planteando es erróneo ya que el sistema de transporte de viajeros por carretera en

España está liberalizado desde hace muchos años a través de un modelo de competencia por el mercado que ha demostrado ser muy eficiente en términos económicos y generador al mismo tiempo de un empleo estable y de alta calidad. El sistema concesional español está avalado plenamente por la normativa de contratación española y comunitaria. Las empresas gestionan contratos de gestión de servicios públicos. Es un modelo con competencia vía licitaciones por acceder al mercado que se financia por la concesión en exclusiva de los servicios licitados. Hay competencia por el mercado, no en el mercado, y como hemos visto en las últimas licitaciones genera interés en un gran número de empresas y por tanto una elevada concurrencia. El debate por tanto en España no es “liberalización sí o no”, sino lo que está en juego es avanzar hacia un modelo desregulado en el que sólo haya servicios en las rutas que comercialmente sean rentables. En el que los consumidores (y también los trabajadores) perderían todas las garantías que ofrece el modelo concesional actual. El modelo concesional actual garantiza la vertebración y cohesión territorial de la España Vacía, sin costes para el Estado, frente a los riesgos de los modelos liberalizados en los que hay muchísimas evidencias ya de tráficos y rutas en los que no hay servicio al no ser rentables, o las empresas que consiguen dominar el mercado expulsando a otras empresas más pequeñas imponen los precios al no tener competidores. Nada de esto pasa en un modelo regulado como el español. Esperamos que el proyecto de Ley de Movilidad, cuya tramitación parlamentaria ha quedado paralizada por la convocatoria electoral, valore lo positivo de nuestro actual modelo, al tiempo que redefina y actualice el sistema en cuanto a las Obligaciones de Servicio Público y marco de las licitaciones.

### ¿Tiene ALSA problemas para encontrar conductores? ¿Cómo lo soluciona?

La falta de conductores es un problema generalizado y a nivel europeo que afecta a todos los operadores. El reto pasa por hacer atractiva la profesión de conductor a los jóvenes, haciendo más visible que es una profesión con futuro, que actualmente ofrece mucha estabilidad y amplias posibilidades de conciliación. También observo una oportunidad en las políticas de igualdad, especialmente para incorporar mujeres en una profesión que tradicionalmente ha sido de hombres.

### ¿Qué representación tienen las mujeres dentro de la compañía, en general, al volante así como en áreas de dirección?

Alsa tiene en marcha el “Plan Equilibra”, un ambicioso plan para reforzar la igualdad y la presencia femenina en todos los puestos de la empresa, tanto de conducción como directivos. El pasado año la empresa ya contaba con un 8,6% de mujeres en puestos de conducción y un 20,4% en el equipo directivo. Para 2030, nos hemos marcado el objetivo de elevar

## “EL DEBATE EN ESPAÑA NO ES “LIBERALIZACIÓN SÍ O NO”, SINO LO QUE ESTÁ EN JUEGO, UN MODELO DESREGULADO EN EL QUE SÓLO HAYA SERVICIOS EN LAS RUTAS QUE COMERCIALMENTE SEAN RENTABLES”

ese porcentaje hasta el 35% en puestos directivos, y para el 2035 al 25% del total de la plantilla.

### ¿En cuantos mercados están tanto en Europa como fuera y cuáles son los proyectos más ambiciosos llevados a cabo?

En los últimos años hemos crecido con fuerza en el segmento del transporte urbano y metropolitano tanto en España, donde operamos 44 redes en ciudades y áreas metropolitanas, como en el exterior, donde estamos presentes en Marruecos, Portugal, Francia y Suiza. Este año iniciaremos los servicios en Oporto, y estamos pendientes de la resolución de la licitación de Dubai, capital de EAU, donde somos uno de los dos finalistas.

### También han apostado por la diversificación de los negocios de movilidad: tren, transporte de última milla desde y hacia el autocar de línea, préstamo de bicicletas, transporte sanitario... ¿Cómo imagina qué será en 2050 la movilidad y cuál será el lugar del autobús y el autocar en ese entorno?

Efectivamente la multimodalidad y la diversificación relacionada es otra de nuestras apuestas estratégicas y estamos dando importantes pasos en este sentido, dentro de nuestra aspiración de ser un operador de movilidad global, sin renunciar a estar presentes en cualquier segmento del sector de la movilidad presente o futuro. Queremos ser una marca de movilidad que apueste claramente por la sostenibilidad medioambiental y social, por la combinación de diferentes modos de transporte, y conectada, en el sentido de digitalizada. Y en este escenario el papel del autobús es clave en la movilidad del presente y creo que lo será también en la del futuro.



Nueva sede de Alsa Madrid.



# VOLVO PRESENTA EN ESPAÑA SU GIRO ESTRATÉGICO

EL FABRICANTE SUECO SOLO PRODUCIRÁ CHASIS Y ESTABLECERÁ ALIANZAS CON CARROCEROS

TRAS LA DECISIÓN TOMADA POR LA MARCA, HA REUNIDO A LOS OPERADORES ESPAÑOLES PARA DAR A CONOCER SU NUEVO MODELO DE NEGOCIO Y LOS NUEVOS CHASIS QUE OFRECE

**J**aime Verdú, director general de Volvo Buses España y Portugal, presentó en España el nuevo modelo de negocio y la visión de futuro de la marca, así como de productividad, sostenibilidad y disponibilidad de producto. “La sostenibilidad no es solamente una cuestión de producto y electromovilidad”, decía Volvo Group está compuesto por 12 empresas y más de 100.000 personas. En su filosofía está la diversidad, no sólo por todos los sectores en los que trabaja, sino también en lo que se refiere a la perspectiva de género, idiomática, cultural, etc... “El enfoque de nuestro producto es conseguir un mundo mejor con soluciones de servicio que generen valor, que generen innovación”, afirmaba. De hecho, destacaba que al día de hoy ya hay más de 5.000 vehículos electrificados entregados.

Verdú indicó que la sostenibilidad para Volvo se fundamenta en tres pilares: clima, recursos y las personas. En lo que se refiere a las emisiones, no sólo trabaja para tener vehículos eléctricos, sino que también tiene instalaciones, fábricas y talleres que funcionan con energías renovables. En cuanto a los recursos, se tratan con la mayor eficiencia y siempre se piensa en su reciclaje y reutilización, como el uso de baterías de autobuses para otras aplicaciones como alumbrar zonas residenciales.

Para poder cumplir con su ambición de ofrecer toda una gama de producto cero emisiones, la empresa deber cotar con capacidad de inversión, ser rentable. De ahí el cambio de modelo de negocio. Señalaba Jaime Verdú que la fabricación de chasis les va a permitir ser más productivos y más eficientes. Para ello serán necesarios los acuerdos. “Las alianzas van a ser fundamentales para el crecimiento”. Y concluyó asegurando que “las decisiones que tomamos hoy definirán el mundo en el que queremos vivir mañana.”

## NUEVOS PRODUCTOS

En el evento, Volvo presentó su nueva plataforma para autocares B13R, que cuenta con una nueva arquitectura electrónica capaz de sacar el máximo provecho a la conectividad. Con este nuevo chasis, la marca vuelve a ofrecer un motor de 13 litros Euro VI totalmente re-

novado que aportará la mayor eficiencia. También incorpora nueva caja de cambios evolución de la I-Shift, así como un eje motriz mejorado.

Alineado con la nueva estrategia de Volvo de no fabricar autobuses integrales, nace el chasis para autobús eléctrico BZL. Desde la marca se afirma que este nuevo modelo de negocio es una ventaja en España, tradicionalmente un mercado de vehículos carrozados. Los operadores españoles ya habían probado los vehículos híbridos y eléctricos completos y ahora tienen disponible el productor para carrozar.

En 2010 ya dio un giro de timón y decidió dejar de fabricar autobuses urbanos con propulsiones diésel y gas y se centró en la electrificación. Con esa estrategia se convirtió en un referente en la movilidad y con este nuevo cambio pretende ahora llevar sus soluciones eléctricas a todos rincones del mundo, ajustándose al milímetro a lo que necesita cada operador.

En cuanto a la postventa, la principal fortaleza es la profesionalidad de su red de servicio oficial, permanentemente actualizada para conocer todos las novedades y tecnologías que incorporan los nuevos vehículos, así como las herramientas relacionadas con la conectividad y gestión de las flotas.

#### **LAS ALIANZAS SERÁN VITALES**

En la segunda mesa participaron ponentes de diferentes áreas. Lidia León, subdirectora de Operaciones de EMT Madrid, habló de la evolución de la electromovilidad en su compañía, así como los planes futuros para la electrificación y la construcción de su propia hidrogenera. Destacó que Madrid "fue la primera capital europea" en la que se eliminaron los vehículos diésel de la flota de autobuses.

El secretario de ASCABUS, Francisco Vargas, habló sobre las oportunidades que va a brindar toda la transformación de la movilidad, pero también indicaba que será vital "las alianzas entre empresas que permitan fabricar autobuses sostenibles a costes permisibles."

También participaron Jose Luis García, gerente de Flotas B2B Movilidad de Repsol, que tenía muy claro que antes los cambios, "hay que reinventarse o morir", y Jesús López, responsable de Movilidad Urbana de Iberdrola, que aseguraba que compañía ofrece "certidumbre en el precio para asegurar el TCO de los operadores, con tarifas fijas". Finalmente, Pilar Fernández, presidenta de la Asociación de Concesionarios de Volvo, se refirió al alto grado de preparación de las personas que forman parte de la red y su capacidad de adaptación.

## **VOLVO PRESENTÓ LAS NUEVAS PLATAFORMAS B13R (PARA AUTOCAR) Y BZL (PARA AUTOBÚS ELÉCTRICO)**

#### **ENCUESTA VOLVO**

Pilar Tejedor, directora de Marketing y Comunicación de Volvo Buses España, mostró los datos que se desprenden de la nueva encuesta de usuarios de autobús que realiza la marca. La última se hizo en 2018, antes de la pandemia. Ésta nueva es de 2022 y se ven grandes diferencias en las expectativas y preferencias de los viajeros. Estos datos son importantes para los ingenieros de Volvo a la hora de desarrollar los productos de la marca.

En esa encuesta se ve ya el caro aumento de la demanda, especialmente en España e Italia. Los principales motivos por los que eligen el autobús como modo de transporte son: que es económico, que es práctico y cómodo, y que ofrece servicio puerta a puerta. Lo que más satisface al usuario es la seguridad, el espacio para las piernas y la climatización. Por edades, los adultos tienen muy en cuenta el espacio y la higiene, mientras que los jóvenes hasta 29 años dan más valor a la conectividad y el pago por servicios usados. Esto significa que el viajero está dispuesto a pagar diferentes paquetes de billetes, en función de lo que requiera en cada momento, al igual que en el avión. En cuanto a la encuesta a los conductores, ellos valoran los equipos de asistencia, la seguridad y la formación que reciben.

#### **TODO POSIBLE GRACIAS A LA CONFIANZA DE LOS CLIENTES**

El vicepresidente de Ventas de Urbanos y Suburbanos de Volvo Buses, Uri Peleg, clausuró el acto junto a Jaime Verdú, indicando: "En Volvo lo tenemos muy claro, dentro del grupo y en Buses. Queremos contribuir al cambio en la sociedad y estamos orgullosos de ser parte de esa transformación". Y añadió que los buenos resultados avalan el trabajo realizado por la marca, que no sería posible sin el compromiso y la confianza que los operadores ponen en Volvo.



# HASTA DONDE QUIERAS LLEGAR




**“LA ORGANIZACIÓN QUE NO ESTÉ EN CLAVE DE SOSTENIBILIDAD Y DESCARBONIZACIÓN ESTÁ CONDENADA A DESAPARECER”**

RAÚL CANTERO HERNÁNDEZ, DIRECTOR DE MOVILIDAD URBANA DE VECTALIA

**VECTALIA HA INCORPORADO UN AUTOBÚS ELÉCTRICO EN SU FLOTA URBANA DE CÁCERES Y CUATRO HÍBRIDOS EN MÉRIDA. HABLAMOS SOBRE ÉSTA Y OTRAS CUESTIONES**



VECTALIA forma parte del jurado de los premios Autobús del Año, Autocar del Año y Autobús Ecológico del Año.

**C**ómo es actualmente la flota de Vectalia desde el punto de vista medioambiental?

Tenemos cierta experiencia en vehículos de gas natural, en híbridos y recientemente en eléctricos. En estos momentos, nos encontramos en pleno proceso de transformación, donde la electromovilidad se ha consolidado como nuestra alternativa tecnológica principal para la reducción de emisiones. No obstante, no podemos obviar que somos operadores privados y, por tanto, estamos sometidos a los dictámenes establecidos en los contratos concesionales, tanto actuales, como futuros. Esta circunstancia nos ha condicionado las inversiones ejecutadas.

**¿Por qué tipo de sistema de recarga van a apostar?**

Estamos realizando una importante inversión en la base de autobuses urbanos de Alicante de suministro, puntos de re-

carga e infraestructura asociada para autobuses eléctricos. Este modelo de carga eléctrica lenta en base es nuestra principal apuesta, sin descartar futuras alternativas asociadas al hidrógeno.

**¿Cuál es la estrategia medioambiental de VECTALIA?**

Vectalia, está comprometida con la sostenibilidad y la progresiva descarbonización de sus actividades. Más allá de la cuestión legal que nos obliga, estamos convencidos de que es una palanca de competitividad, crecimiento y compromiso social. La organización que no esté en clave de sostenibilidad y descarbonización está condenada a desaparecer.

En lo que concierne concretamente a las operaciones de movilidad y transporte, hemos realizado un profundo estudio y análisis de vehículos de cero emisiones, tanto eléctricos como de hidrógeno, llegando al momento actual donde pensamos que las tecnologías han madurado lo suficiente como para ser competitivas incluso en la vertiente económica que necesariamente se le exige a la sostenibilidad.

En este sentido, a través de la Cátedra de Vectalia Movilidad de la Universidad de Alicante y en colaboración con ATUC, hemos desarrollado varias jornadas encaminadas a debatir y difundir las tecnologías de bajas emisiones. Así pues, podemos decir que las futuras inversiones que Vectalia realice en material móvil se basarán en vehículos ECO y de cero emisiones.

**Según han mencionado, ¿probarán también vehículos con propulsión de hidrógeno? ¿Se llevó a cabo el proyecto para potenciar el uso del hidrógeno verde en el que trabajaban con FRV?**

El H2 verde renovable forma parte de nuestra hoja de ruta a futuro, pero actualmente persisten barreras de naturaleza técnica (falta oferta comercial en la flota, ausencia de infraestructura energética) y económica (gap significativo en la adquisición de vehículos y precio de la energía en comparación con los combustibles fósiles) que condicionan la apuesta de los operadores privados por esta tecnología energética.

El compromiso con el desarrollo del proyecto de H2 verde de Alicante es total, si bien actualmente se encuentra en una situación de “stand-by” ante la falta de financiación pública para asegurar su despliegue.

**¿Cómo va a cambiar la llegada de la electromovilidad el modelo de negocio y su gestión?**

Nuestro papel como operador va intrínsecamente asociado a las estrategias que las administraciones titulares establezcan para el servicio de transporte en los pliegos y contratos correspondientes.

## VECTALIA EN CIFRAS

- **NÚMERO DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EN SU FLOTA TOTAL: 1.002 UNIDADES (\*)**
- **NÚMERO DE KILÓMETROS REALIZADOS: 37,82 MILLONES (\*)**
- **PERSONAL EN PLANTILLA: 5.017 PERSONAS (\*)**
- **NÚMERO DE VIAJEROS TRANSPORTADOS AL AÑO: 60,35 MILLONES (\*)**
- **NÚMERO DE ESTACIONES DE AUTOBÚS QUE GESTIONAN: 7 (ALICANTE, PALMA DE MALLORCA, PAMPLONA, CÓRDOBA, TERUEL, SANTA POLA, PETRER)**
- **NÚMERO DE ESTACIONES DE SERVICIO QUE GESTIONAN: 8**

\* DATOS DEL CIERRE DE 2021

Nos convertimos en un “partner” de la Administración y, juntos, debemos ser ejemplares ante la sociedad en el reto de la descarbonización.

Nuestro esfuerzo debe orientarse en lograr convencer al ciudadano, mediante un servicio competitivo y de calidad, que el transporte público es su mejor opción de movilidad y que además, con ello, realiza una contribución a la lucha contra el cambio climático y a una transformación más amable de la ciudad en la que vive.

Hay múltiples oportunidades para la electromovilidad: tecnológicas (de baja o cero emisiones, cada vez más competitivas), ayudas económicas (para realizar esta transformación) y una sociedad más concienciada con la protección del medio ambiente y la sostenibilidad. Aunque también hay grandes retos: la infrafinanciación (con la esperanza de que la futura Ley de movilidad alivie esta situación), la dificultad para construir la infraestructura (eléctrica o de abastecimiento de hidrógeno) y la inestabilidad del precio de la energía.



## “LAS FUTURAS INVERSIONES QUE VECTALIA REALICE EN MATERIAL MÓVIL SE BASARÁN EN VEHÍCULOS ECO Y DE CERO EMISIONES”

**¿Qué tipo de sistemas está implantando VECTALIA, tanto para la gestión interna de sus flotas urbanas como para el contacto directo con el usuario?**

En Vectalia nos tomamos muy en serio nuestro proyecto de Transformación Digital, y si bien no hemos sido muy originales en cuanto al proceso: contratación de consultora de prestigio, análisis interno y posterior Plan Director, lo cierto es que sí que estamos apostando por tecnologías líderes muy contrastadas en el mercado (Microsoft, SAP, Salesforce entre otras) así como empresas altamente solventes en la consultoría de implantación. En la parte corporativa la renovación del ERP (SAP S4 HANA) así como su migración a la nube fue una de nuestras estrategias corporativas, que consolida el tratamiento del dato como elemento clave, así como la ciberseguridad. En cuanto a la parte más operativa, estamos implantando para la gestión de flotas internas Goal System como herramienta de planificación y nombramiento de vehículos y conductores; en cuanto a los usuarios, estamos modernizando nuestros actuales sistemas SAE para la información al usuario tanto embarcada como en parada con las marcas más representativas del sector. Donde estamos realizando un especial esfuerzo es en la atención al cliente y aquí estamos apostando por herramientas líderes en el mercado para la atención al mismo como es Salesforce en la parte de Sales y Service, siendo una herramienta multicanal que permite la atención tanto con mail, teléfono, WhatsApp o Chatbot.

**¿Han eliminado por completo el pago en efectivo en todas sus flotas? ¿Qué tecnologías utilizan como modos de pago?**

No se ha eliminado el pago en efectivo en los servicios de transporte urbano, interurbano y regular de Vectalia, pero sí se ha fijado una hoja de ruta de digitalización de los medios de pago, con la que abordar su reducción o eliminación, introduciendo nuevos canales de pago, siendo estos el pago EMV integrado en los sistemas de ticketing embarcados y los pagos digitales en smart-



phones y web site a través de: Recarga de títulos de transporte vía NFC en entornos Android e IOS, virtualización de títulos de transporte y validación por QR y recargas por Internet a través de listas blancas.

Dentro de esta hoja de ruta, también figura como objetivo deslocalizar la venta de pago en efectivo a bordo, a través de equipamiento urbano disponible como parquímetros, máquinas automáticas municipales, etc., o bien dotando de máquinas automáticas de venta en las estaciones de autobuses donde Vectalia opera.

**También arrancó este año la nueva UTE MIA en Alicante. ¿Qué mejoras y novedades traerá la nueva red al urbano de la ciudad?**

Se producirá una importante modernización, digitalización y electrificación del servicio. Habrá una incorporación de múltiples softwares de gestión, una renovación de la flota mayoritariamente con vehículos eléctricos y una modernización de las instalaciones.

La red de líneas ya ha sido ampliada en febrero de este año y a comienzos del mes de julio comenzó un ambicioso servicio de transporte a la demanda para las pedanías.

Se minimizará la huella de carbono a través de múltiples medidas, incluyendo la instalación de placas solares en la base. Todo ello llevará un riguroso control de calidad y de mejora, tendente a buscar la excelencia en el servicio.

**Vectalia también opera servicios urbanos en otros países. ¿En cuantos mercados están y cuáles son los proyectos más ambiciosos llevados a cabo?**

Estamos en Francia desde 1998, actualmente gestionamos el transporte urbano de la Aglomeración de Béziers Méditerranée y distintos servicios de transporte regular y escolar en la región “Occitanie”.

Nuestra presencia en Marruecos data de 2018. Actualmente gestionamos el transporte urbano de las ciudades de Nador y Safi, así como servicios de transporte de personal en Larache. En todos los servicios se ha renovado completamente la flota de vehículos, instalando sistemas SAE y sistemas de monetización y billética, inexistentes anteriormente, así como el desarrollo de un intercambiador en la ciudad de Nador.

**¿Tiene VECTALIA problemas para encontrar conductores? ¿Cómo solucionar este problema generalizado?**

Aunque hay algunos matices entre el transporte urbano y el interurbano-discrecional, en términos generales, la contratación de los conductores es un problema generalizado del sector. Diversos estudios citan que en España faltan 20.000 conductores de transporte y el 70% de los actuales supera los 50 años, por lo que tenemos también un problema de replazo.

Hay que impulsar, a través de la Administración, la profesionalización del sector, crear becas o ayudas que posibiliten a los interesados e interesadas afrontar el coste económico para obtener la capacitación profesional.

### ¿Qué representación tienen las mujeres dentro de la compañía, en general, al volante y en talleres, así como en áreas de dirección?

La incorporación de la mujer al transporte ha sido uno de los grandes retos de este sector. Constantemente buscamos mujeres para ocupar el puesto de conductora, pero a pesar de ello, el porcentaje es muy bajo respecto al de hombres. En el caso del taller es aún más complicado. Sin embargo, los puestos de gestión y administración están muy igualados.

### Vectalia es un gran ejemplo de diversificación. A sus servicios de autobús se suman la gestión de estaciones de autobús y estaciones de servicio. ¿Qué sinergias aportan esas otras áreas de negocio al departamento de movilidad urbana?

Así es, Vectalia es Movilidad y Servicios. Dentro de la rama de la Movilidad se encuentran las estaciones de autobuses y las estaciones de servicio. La diversificación de las actividades nace de forma natural a partir del transporte, pero se desarrolla y crece formando líneas de negocio independientes. De igual forma está ligado a la rama de Servicios, donde gestionamos parkings (off street, estacionamiento regulado), servicios municipales (grúa, última milla, soluciones smart city), facility service (limpieza, mantenimiento, seguridad, azafatos/as y auxiliares) publicidad y eventos, así como gastronomía (restauración, bodega, enoturismo).

En realidad, todo ello es el resultado de una vocación de servicio para atender, con una visión holística, las necesidades de nuestros clientes.

### ¿Cuál es el concepto de estación de autobús de Vectalia?

En Vectalia sabemos que las estaciones de autobuses son infraestructuras con gran influencia sobre la experiencia de viaje de los usuarios del transporte público por carretera, por lo que los servicios que se prestan deben estar diseñados para resolver las necesidades de los clientes, y ser de máxima calidad.

Los servicios básicos de la estación a los que dotamos de todos los recursos necesarios son los de limpieza, vigilancia y seguridad, información al usuario, mantenimiento del edificio, y gestión de tráfico interior. Una vez asegurada la calidad en estos aspectos básicos, buscamos integrar en la estación espacios y servicios que hagan más gratificante la estancia de los usuarios: zonas comerciales, restauración, puntos de entrega y recogida de e-commerce, armarios de consigna de equipajes, etc. Todos los servicios deben incluir en su diseño criterios de accesibilidad para personas con discapacidad, adaptando las instalaciones



y los procedimientos de trabajo para garantizar la igualdad de uso para todas las personas usuarias.

Concebimos la estación como punto de intercambio modal en la realización de viajes por parte de los usuarios, y nos esforzamos en facilitar las conexiones entre todos los modos presentes en la estación mediante información accesible para los usuarios, así como con la ubicación óptima de cada servicio.

En nuestras estaciones, tenemos completamente diferenciada la gestión de la terminal de la de los servicios de transporte que prestan diferentes empresas operadoras. Este modelo de gestión asegura la igualdad de servicios a todos los usuarios, y clarifica las áreas de gestión que son competencia de la estación y de los transportistas.

### Estuvieron en la pasada edición de FITUR. ¿Qué propuestas llevaron para mejorar la movilidad en autobús?

En FITUR 2023 mostramos nuestra apuesta por la modernización y digitalización de nuestros servicios de transporte y movilidad, como por ejemplo: incorporación de medios de pago sin contacto, despliegue de nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva en los vehículos, herramientas de planificación y gestión de la oferta y demanda de servicio, gamificación y entrenamiento a bordo, realidad aumentada en las paradas, prioridad en la circulación, etc.

VECTALIA ha presentado un concepto de autobús futurista de diseño propio, Streat, que fue premiado con uno de los prestigiosos galardones If Design Award. ¿Cómo es Streat,

---

**“EN VECTALIA NOS TOMAMOS MUY EN SERIO NUESTRO PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL”**

---

## “SABEMOS QUE LAS ESTACIONES DE AUTOBUSES SON INFRAESTRUCTURAS CON GRAN INFLUENCIA SOBRE LA EXPERIENCIA DE VIAJE”

**en qué entornos se recomienda, cuáles son sus características principales?**

Streat representa conceptualmente el servicio de autobús en el horizonte futuro de las Smart-cities. Un servicio excelente en términos de calidad y experiencia de usuario, ambientalmente sostenible, de cero emisiones, accesible y seguro, dotado de las últimas tecnologías, un modelo autónomo, inteligente y conectado, capaz de interactuar con la infraestructura y los servicios de las ciudades donde pudiera operar.

**Además de este tipo de vehículo que proponen, ¿cómo cree que debería ser la red de transporte urbano de la nueva movilidad?**

El transporte urbano debe consolidarse como líder de la movilidad sostenible aprovechando la segregación de los espacios y las restricciones para el vehículo particular que trae consigo las zonas de bajas emisiones de las ciudades. Hay que avanzar en los aspectos inclusivos, de seguridad y de promoción de la movilidad activa con espacios públicos que caracterizan el transporte público.

La sociedad en general está demandando este nuevo paradigma de movilidad sostenible. Las nuevas generaciones están más concienciadas sobre la protección del medioambiente y menos atadas al vehículo propio. Debemos aprovechar el momento.

Eso sí, la Oferta se debe aumentar de forma económicamente equilibrada para atender la creciente Demanda. Las inversiones por realizar y los costes asociados aumentarán si el modelo es exitoso y tendente a un crecimiento de usuarios. Por ello, la Administración debe ser consecuente y prever un aumento progresivo, junto con los viajeros, de su aportación al déficit, de lo contrario, el modelo puede fracasar y el futuro de las ciudades depende de la movilidad.

**Han apostado por el mundo de la formación creando la Cátedra Vectalia. ¿Qué podría destacar de su actividad y qué balance pueden hacer?**

Entendemos que dentro de las estrategias de nuestra política de Responsabilidad corporativa debe estar presente la difusión y promoción de la movilidad sostenible. A través de la Cátedra de Movilidad Vectalia, perteneciente a la Universidad de Alicante, estamos desarrollando múltiples acciones encaminadas a este fin: premios fin de grado y máster; becas de investigación, desarrollo de jornadas de temáticas sobre movilidad, apoyo a estudios encaminados a este fin, incluyendo un Máster de Movilidad Inteligente.

Así pues, el balance es positivo porque es un medio a través del cual conectamos la empresa con la universidad y la ciudadanía.



Prototipo Vectalia Streat.



# LA MOVILIDAD EN LA PRIMERA EDICIÓN DEL ÁGORA SINDICAL

FUE ORGANIZADA POR LA FEDERACIÓN DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO DE UGT

SE CELEBRÓ EN LA SEDE DE UGT, EN MADRID LOS DÍAS 15 Y 16 DE JUNIO Y REUNIÓ A INSTITUCIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SINDICALES PARA ANALIZAR EL SECTOR SERVICIOS

La última de las dos jornadas se centró en “La importancia del transporte en el sector turístico” y contó con la comparecencia de Marina Prieto, secretaria general UGT Madrid.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, hizo repaso de los datos que convierten al autobús en un sector estratégico y fundamental para el turismo, que genera riqueza y empleo y clave en la movilidad sostenible. Destacó entre sus fuertes la capilaridad y la intermodalidad que aporta el autobús frente a otros

modos: “Recorremos diariamente 8.000 poblaciones, conectamos prácticamente todo el territorio español. Con el autobús, el turista puede conocer el extenso y rico patrimonio de nuestro país y acceder a zonas donde no es posible llegar de otro modo”.

## APOYO Y AYUDAS AL SECTOR

Barbadillo destacó las medidas de apoyo al sector y políticas de descuentos que se han aplicado al transporte público en autobús, tanto durante la pandemia, para poder mantener la movilidad de todos aquellos profesionales que, sin el autobús, no hubieran tenido forma de desplazarse, como posteriormente, para ayudar a recuperar la demanda de viajeros. “Ésta ha sido la legislatura del transporte público”, ha destacado.

## NECESARIO INVERTIR EN LAS ESTACIONES DE AUTOBÚS

Sobre las infraestructuras, insistió en la necesidad de sistemas más abiertos a la intermodalidad, así como de inversión en las estaciones de autobuses, las cuales están descuidadas desde hace décadas. “Con una inversión de entre dos y tres millones de euros, en las estaciones de las capitales de provincias y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes, que supondría un coste de entre 120-180 millones de euros, beneficiaríamos a 650 millones de viajeros al año. Se ha invertido en el vehículo, pero no en infraestructura, la experiencia del usuario está incompleta”.

Sobre el modelo concesional español, indicó que se “garantiza la estabilidad tarifaria, la capilaridad, así como un empleo y un servicio de calidad”. Y en cuanto a la Ley de Desindexación de la Economía señaló que su aplicación está condicionando, entre otras cuestiones, la negociación colectiva. “Esta situación está generando la pérdida de rentabilidad de los contratos, por el fuerte aumento de costes y las limitaciones impuestas en la revisión de los contratos”.



**UNVI**  
100% ELÉCTRICOS



# EMPRESA MONTES, UNA HISTORIA DE SUPERACIÓN

UNA FAMILIA, UNA ILUSIÓN Y UNA APUESTA POR LA VALENTÍA Y LA INNOVACIÓN

**LOS ORÍGENES DE LA EMPRESA SE REMONTAN 90 AÑOS ATRÁS. SOBRE ESTA AVENTURA EMPRESARIAL NOS HABLA SU ACTUAL GERENTE, DOROTEO CASADO MONTES**

**C**ontar la historia de Empresa Montes es cómo adentrarse en una novela de época: jóvenes huérfanos, amor, desamor, viajes por el mundo, guerra, mujeres coraje... Y al final, mucho esfuerzo y muchas ganas de salir adelante. El final, muy feliz.

## EL NIÑO QUE REGRESÓ PARA TRIUNFAR

En el año 1933, Miguel Casado Arroyo comenzó su aventura en el mundo del transporte de viajeros por carretera ofreciendo excursiones. Su primer contacto con el sector vino a través de su hermano mayor Aquilino, que había fundado una empresa de autobuses, aunque, tristemente, tuvo que cerrarla al llegar la Guerra Civil. Miguel, no sólo continuó con la actividad durante estos años de conflicto bélico, sino que tras la contienda comenzaría su crecimiento.

Y es que Miguel Casado había visto mundo y sabía que debía apostar por ofrecer servicios innovadores. Siendo muy niño, al quedarse sin padre, tuvo que emigrar a Francia, un país por entonces mucho más adelantado que el nuestro. Allí trabajó de botones con apenas 11 años, primero en el Hotel París y después en el Palace. Al regresar a España, con 20 años, decidió convertirse en un emprendedor.

Su primer autocar lo compró en 1934. Era un Federal de 9 metros con capacidad para 35 personas. Después llegarían otros modelos, todos ellos siempre de marcas de renombre con la mejor tecnología como GMC, Chevrolet o Ford. Al comienzo de la guerra, el Ford fue requisado por las Autoridades Republicanas para desplazar soldados al frente y también estuvo haciendo transporte de mercancías y servicios de ambulancia.

Después volvió a hacer una apuesta de futuro comprando en 1943 una gran nave para aparcarse sus autobuses y al año siguiente, en 1944, comenzó a realizar la línea entre Madrid y Alcobendas.



Miguel Casado, fundador de la empresa, y su esposa Mari Paz Montes, que continuó al frente al enviudar.

Fue también durante varios años el administrador de la empresa Braulio Fraile. Tras casi 20 años transportando viajeros, acabó nombrando oficialmente su empresa con el nombre de Empresa Casado Arroyo en 1952.

#### UNA MUJER ADELANTADA A SU TIEMPO

Miguel Casado contrajo segundas nupcias en 1951 con Mari Paz Montes. El matrimonio duró poco. Miguel formó una nueva familia, aunque en la época no estaba permitido el divorcio oficialmente. Por ese motivo hubo solo una separación de hecho en 1957. Tras el fallecimiento de él en 1968, ella se puso al frente y continuó siendo la titular de la empresa hasta su defunción en 2002

La llegada de Mari Paz supuso un cambio exponencial en la calidad del servicio de la compañía. Ella era una mujer adelantada a su tiempo, que ya sabía manejar un negocio, porque estuvo también al frente de la tahona de su familia antes de conocer a su esposo. Inculcó a su hijo la importancia de tener una buena preparación y de hablar idiomas y también los valores de responsabilidad y el esfuerzo por ofrecer siempre lo mejor al cliente. "Tenía claro que los mejores autobuses eran más caros, pero que también atraían más viajeros", recuerda Doroteo.

#### UN HOMBRE HECHO A SÍ MISMO

El actual gerente de la Empresa Montes, Doroteo Casado, afirma que de su padre aprendió a ser emprendedor porque siempre le decía que "la vida premia a los valientes". A su madre, la admira sobre todas las cosas y recuerda sus palabras: "siempre tienes que creer en lo que haces".

Precisamente como símbolo de gratitud, en 2019, decidió renombrar la compañía tal y cómo hoy la conocemos todos, Empresa Casado Montes, "no por ser mis apellidos", dice, "sino para que el de mi madre también esté presente siempre".

## UN HOMBRE DEL RENACIMIENTO

DOROTEO CASADO MONTES, GERENTE DE EMPRESA MONTES

Algunos amigos dicen de él que "es un músico que tiene autobuses". Y no les falta razón porque, a pesar de amar su empresa y seguir siendo un apasionado del mundo del transporte de viajeros, es un fantástico compositor y ha escrito unas 200 canciones. De hecho, es miembro de la SGAE. Su madre fue quien le inició en el gusto por la música. Se podría decir incluso que es un poeta que sabe muchísimo de autobuses y de gestionar negocios. Aprecia lo bello, por eso disfruta con el arte, y es capaz de ver el corazón de un viejo coche más allá de su chapa. De ahí su afán por restaurarlos.

Este hombre es, sin duda, un alma polifacética del Renacimiento. A todo lo anterior se suma su facilidad para hablar idiomas, cinco concretamente y para los estudios, así como su afición al deporte en general y al ciclismo en particular. Doroteo practica claramente la recomendación del poeta romano Juvenal: "Mens sana in corpore sano".

Además, ha transmitido esas inquietudes a sus hijos. Sus ojos se llenan de un brillo especial cuando habla de su familia, tanto de sus progenitores como de sus descendientes. De todos ellos está muy orgulloso.



EN SU FILOSOFÍA DE EMPRESA DESTACAN LA CALIDAD, LA PROFESIONALIDAD, LA COMPETITIVIDAD Y LA AGILIDAD



Doroteo ha vivido entre autobuses desde que nació en 1953. Ha sentido en primera línea de fuego los contratiempos que manejar un negocio supone. Cuando su padre falleció, él apenas tenía 15 años y entró a trabajar en la empresa, siempre junto a su madre. Comenzó con la planificación de horarios en el año 1969. Poco a poco, se convirtió en el gran gerente que ahora es.

Hoy con 70 años sigue al frente de esta empresa familiar que ni es muy grande ni lo necesita. Con el buen hacer y esa sabiduría heredada y aprendida al pie del cañón, "la que no se aprende en las universidades", según dice él, Empresa Montes es un referente del transporte en autobús en la Comunidad de Madrid, donde saca la mejor nota en la encuesta de satisfacción de los usuarios del Consorcio Regional de Transportes, un 8,98, por su excelente trato al pasajero. Y en la calificación general tiene un 8,80 de valoración. "Se puede decir que somos la primera empresa de la red interurbana del CRTM", asegura.

La clave de su éxito sigue estando en los consejos de su madre. Doroteo afirma que la única constante es "hacer las cosas con calidad, pensando siempre en el viajero, porque todo lo que no tenga calidad no es sostenible en el tiempo". En su gestión sigue siempre tres puntos imprescindibles: la profesionalidad del equipo, la competitividad y agilidad para poder ir por delante.

Empresa Montes cuenta actualmente con 50 trabajadores y tiene 6 líneas (3 urbanas y 3 interurbanas) en las que presta servicio con 27 autobuses, 4 de ellos híbridos.

## UNA EXPOSICIÓN DE VEHÍCULOS ANTIGUOS PRÓXIMAMENTE

La Empresa Montes tiene en mente la organización el próximo otoño de una exposición de vehículos antiguos. Y para ello, ya está trabajando en los retoques de algunos de sus modelos, haciendo la puesta a punto. En total cuenta con 3 autobuses y 10 coches históricos. Algunos de ellos, no es la primera vez que salen a la calle. Pudimos verlos ya en una exhibición de 2016 en Alcobendas y en la edición de FIAA 2017.



Doroteo Casado de niño en su automóvil de juguete delante de uno de los autocares de su familia.



Doroteo Casado (en el centro) al comenzar a trabajar en la empresa a los 15 años.



Doroteo Casado y su madre Mari Paz Montes en Suecia.

### YA HAY TERCERA GENERACIÓN EN EMPRESA MONTES

La cuestión de la sucesión generacional ya está resuelta. Hay una tercera generación de Casado trabajando ya en la empresa. Se trata de su hija Ainhoa. Una joven bien preparada y con la misma mirada de ilusión que cogerá el relevo de Doroteo y su esposa Dolores. Será de nuevo una mujer con garra la que esté al frente de esta empresa que, claramente, tiene mucho futuro por delante.



**"LO QUE NO TENGA CALIDAD NO ES SOSTENIBLE EN EL TIEMPO"**



# LOS DESCUENTOS AL COMBUSTIBLE Y ABONOS DE TRANSPORTE PRORROGADOS

ESTOS PAQUETES DE AYUDAS SE EXTENDERÁN HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

## PROSIGUE ASÍ LA BAJADA DE, AL MENOS, EL 50% DEL PRECIO DE TÍTULO MULTIVIAJE Y LOS DESCUENTOS EN GASOIL PARA EL TRANSPORTE PROFESIONAL

**E**l Gobierno ha decidido subvencionar durante seis meses más la rebaja del 30% del transporte a las comunidades autónomas y las entidades locales que se comprometan a implantar y complementar los descuentos para que, como mínimo, se reduzca a la mitad el precio de los servicios de transporte terrestre de su competencia para los viajeros habituales. El Estado destinará un máximo de 380 millones de euros más a esta medida.

En cuanto a los descuentos en combustible, la medida se articula en dos fases: la primera contempla la prórroga del descuento de 10 céntimos por litro de combustible consumido hasta el 30 de septiembre de 2023, y la segunda una bonificación de 5 céntimos de euros entre el 1 de octubre y el 31 de diciembre de 2023. Para las flotas movidas por gas se prevé una compensación de 13 céntimos hasta septiembre y de 7 céntimos de euros durante el último trimestre del año, dadas las especiales circunstancias a las que se enfrenta el precio del gas en esta etapa. El texto recoge dos mecanismos para calcular y abonar las ayudas de 10 y 5 céntimos de euros por litro a los transportistas en función de si tienen derecho o no a la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos.

En el caso de las empresas que se benefician de la devolución del gasóleo profesional, la ayuda se abonará al finalizar cada mes de aplicación de la medida, junto a la devolución parcial del impuesto de hidrocarburos, y se calculará en función de los litros consumidos y pagados con las tarjetas de gasóleo profesio-

sional. Por otro lado, se establece un sistema de ayudas directas para las empresas y trabajadores autónomos que no se benefician de la devolución del gasóleo profesional. Los beneficiarios deberán solicitar la ayuda a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria entre el 18 de septiembre y el 31 de octubre de 2023, que, una vez aprobada, se abonará en un único pago.

La ayuda por cada litro de gasóleo consumido se abonará al final de cada mes de aplicación, junto a la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos. La parte del sector que no se beneficia de la devolución del gasóleo profesional percibirá la ayuda en un solo pago.

La bonificación se calcula estimando el consumo, por tipo de vehículo, en un periodo de seis meses: del 1 de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023:

- Autobús. VDE y tipo de carburante GLP, GNC o GNL: 1.025 euros
- Autobús. VDE y tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla: 750 euros
- Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y tipo de combustible GLP, GNC o GNL: 1.025 euros
- Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos, tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla: 750 euros



# ANETRA HABLA DE CABOTAJE, AUTOBÚS COMPARTIDO Y LIBERALIZACIÓN

TRAS SU ASAMBLEA HUBO UN DEBATE CON REPRESENTANTES DE PARTIDOS POLÍTICOS

**LA ASOCIACIÓN CONSIDERA QUE SE DEBE PERMITIR A LAS LÍNEAS INTERNACIONALES QUE CRUZAN ESPAÑA PODER HACER PARADAS INTERMEDIAS EN NUESTRO PAÍS Y TAMBIÉN QUE LOS SERVICIOS DE AUTOCAR PUEDAN VENDERSE PLAZA A PLAZA, ADEMÁS DE ABRIR EL SISTEMA CONCESIONAL**

**E**l Presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero, recordó la necesidad de cambiar el modelo de sistema concesional porque, entre otras cuestiones, “la capilaridad, poder llegar a puntos de bajas demandas, se está costeano subiendo el precio de los billetes en los servicios de largo recorrido que no son deficitarios”. Esto supone, según indicó, subir el precio en esas líneas, un sobrecoste para los usuarios. También reiteró la importancia de que permitan a las empresas de discrecional poder vender plaza a plaza sus servicios, para cubrir de un modo más eficiente las nuevas demandas.

## LA POSICIÓN DE LOS DIFERENTES GRUPOS POLÍTICOS

En lo que se refiere a la venta plaza a plaza, el representante del PSOE, afirmó que la futura Ley de Movilidad Sostenible puede ser una oportunidad para revolucionar el sector y considera, al igual que el representante del PP, que hay que innovar pero sin romper las reglas el juego. También la representante de SUMAR considera que es interesante introducir el autobús compartido dentro del sistema.

Sobre el cabotaje, PSOE considera que se podría mirar pero que hay que tener cuidado con abrir totalmente el sistema para evitar riesgos mayores. El PP cree que el sistema funciona, pero necesita cambios para poder evolucionar. Para SUMAR, también habría que analizarlo primero, aunque en principio no se opone.

Sobre el nuevo mapa concesional, PSOE incidió en la necesidad de un debate y la importancia que el discrecional va a tener en ese nuevo diseño. PP pidió que se tuviera en cuenta la igualdad de movilidad tanto para quienes viven en pueblos como quienes viven en ciudades. En esta idea, insistió SUMAR también y en evitar la “pobreza de transporte” dando igualdad de opciones.

Sobre la liberalización, PSOE insistió en que hace falta un debate y afirmó que se pueden abrir algunas lí-

neas nacionales para que no se presten en exclusividad. PP aseguró que hay posibilidad de encuentro entre ambos modelos. SUMAR apuesta por un modelo que no intensifique la "España vaciada".

La representante de Vox no contestó con concreción a cada uno de los puntos del debate, pero expuso su oposición sobre el proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible y las ZBE, entre otras cuestiones.

#### NO A LA LIBERALIZACIÓN TOTAL, PERO SÍ A MODIFICACIONES EN EL SISTEMA CONCESIONAL

María José Rallo, Secretaria General de Transportes y Movilidad del Mitma, clausuró el acto afirmando que "ANETRA siempre es persistente, como tiene que ser, y trabaja desde la franqueza." Hizo un repaso de todas las ayudas del Gobierno para paliar los efectos de la pandemia y de la guerra de Ucrania en el sector del transporte. Hizo hincapié en la importancia de ayudar a las empresas para adaptarse a los nuevos cambios y poder hacer la transición que se requiere en los nuevos modelos de negocio que vienen marcados por la descarbonización y la digitalización. Para ello, la formación será clave. A los 400 millones de euros destinados a renovación de flotas y los 110 millones para transformación digital, se une una partida de 33 millones de euros para formación y capacitación digital. "En un mundo en el que estás en Internet o no existes, es vital la transformación digital", dijo.

En cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible que aún no ha visto la luz, señalaba que nació con la vocación de ser un documento que se adaptara a la evolución del transporte. Recordaba que "en España, el autobús siempre fue el modo de referencia", frente a otros países europeos y que el discrecional puede tener un papel muy importante y complementario del ferrocarril, porque el tren no llega a todas partes.



Sobre la liberalización indicó que tiene puntos positivos y también negativos, como que los autobuses únicamente llegarían allí donde fuera rentable y para cubrir el territorio sin servicio tendría que intervenir el Estado para financiarlo con dinero público. El problema, según reflexionó, es que ese sistema es válido si hay dinero en las arcas, pero puede ocurrir que en algún momento no pueda asumirse el coste.

También se mostró muy abierta a reivindicaciones históricas del sector, como algunas formas de cabotaje o la venta plaza a plaza. "No puede ser que veamos pasar de largo un autobús que va vacío solamente por temas burocráticos", afirmó.

Sobre la falta de conductores, es consciente de la urgencia de tomar medidas urgentes. Y recordó el proyecto "Empleo sobre Ruedas" de la Fundación Nos Movemos, a la que se ha sumado ANETRA, y que forma a personas en peligro de exclusión social como conductores profesionales, empezando por mujeres que han sufrido maltrato.

---

**LUIS ÁNGEL PEDRERO: "PODER LLEGAR A PUNTOS DE BAJAS DEMANDAS, SE ESTÁ COSTEANDO SUBIENDO EL PRECIO DE LOS BILLETES EN LOS SERVICIOS QUE NO SON DEFICITARIOS"**

---

## EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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

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

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





# MAN TENDRÁ SOLUCIONES ELÉCTRICAS PARA AUTOCARES

DESDE LA MARCA SE AFIRMA QUE LA TRANSICIÓN SERÁ TRANQUILA

**MAN HA DECIDIDO NO INVERTIR EN LA FABRICACIÓN DE MOTORES EURO VII PARA AUTOBUSES URBANOS Y DESTINAR ESOS RECURSOS PARA EL DESARROLLO DEL e-COACH**

**M**anuel Fraile, Director Comercial de Buses en MAN Truck & Bus Iberia presentó sus soluciones de electromovilidad y sus previsiones a los asociados de ANETRA tras su Asamblea.

Apuntó que la Europa será el primer continente neutro en carbono en 2050. Para llegar a ese punto la Unión Europea ha diseñado diversas normativas y restricciones, que penalizan el uso del diesel. En cuanto a los motores de combustión convencional, asegura Fraile que “ya no pueden avanzar más”. A la espera

de lo que ocurra en Septiembre con la normativa sobre emisiones Euro VII, que entraría en vigor para vehículos pesados en 2027. Pero para esa fecha, la demanda de vehículos diesel será tan reducida en comparación con la de vehículos eléctricos, que los fabricantes se han planteado ya no desarrollar el nuevo motor Euro VII, ya que no habrá retorno económico a la gran inversión que requiere. Como ejemplo, habló de España, donde “en 2023, el 50% de los urbanos matriculados será de propulsión eléctrica, lo que supone una cifra que es igual a la suma de los 5 años anteriores de este tipo de vehículos”. De hecho, MAN ya vende más autobuses eléctricos que diesel.

## EL CAMINO HACIA EL e-COACH

EN 2025 estarán listos sus autobuses de Clase II Low Entry. A año siguiente, llegarán los Clase II y III de piso alto, y en 2027, todo apunta a que la marca podrá ofrecer autocares eléctricos integrales, tanto en versión integral como chasis.

Para ello, Manuel Fraile, solicita el apoyo de los políticos. Sólo así se podrá crear una extensa red de recarga de alta potencia, que permita que, en 2030, el 90% de los autocares sean eléctricos. MAN ha llegado a acuerdos con otros fabricantes como Mercedes-Benz y Volvo para impulsar con sus propios recursos esa red.

Las baterías ya se encuentran en un punto muy maduro y seguirán mejorando para dotar a los vehículos de mayor autonomía. Con 450 Km de autonomía y una parada para recarga de tan solo diez minutos, se podrán hacer rutas de 800 Km sin problema. Lo que dejó también claro es la firme apuesta de la marca por la electromovilidad basada en baterías frente a la de hidrógeno verde, tanto pila de combustible como de combustión, por considerar que la primera es más eficiente.

Ya han hecho una gran inversión para transformar su fábrica de motores de Nuremberg, en Alemania, en una de baterías, de la que saldrán 10.000 paquetes de baterías en 2025. El 97% de sus componentes serán reciclables para terminar el último estadio de vida de la batería. En primer lugar se podrán arreglar, después darle otro uso diferente, usarlas como sistema de almacenamiento y finalmente, reciclarla parte por parte.



# UN ABONO DE TRANSPORTE PARA TODA ESPAÑA

GREENPEACE PROPONE "T-LLEVA", UN ABONO ÚNICO DE TRANSPORTE PÚBLICO NACIONAL

**LA ONG HA LANZADO ESTA INICIATIVA, UN TÍTULO ÚNICO QUE TIENE TRES CLAVES: INTEGRAR A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, QUE SE PUEDA USAR EN TODA ESPAÑA Y QUE TENGA UN PRECIO ASEQUIBLE**

**E**n plena campaña electoral para los comicios locales y autonómicos, y con las elecciones generales a la vista, Greenpeace solicita a los partidos que la movilidad sea uno de los ejes fundamentales de sus políticas y que "alineen las estrategias y se vaya a un objetivo común" para ofrecer a los ciudadanos un "servicio de movilidad integrado". Para ello la ONG les propone la creación del abono de transporte público único nacional, "T-lleva".

El fin es dar una opción eficiente y asequible para que la ciudadanía deje el coche en casa o elija medios de transporte menos contaminantes que el avión para distancias en las que no está justificado su uso. Para que pudiera ver la luz esta iniciativa haría falta la colaboración entre los tres niveles de la administración pública.

## ¿CÓMO SERÍA T-LLEVA Y CÓMO SE FINANCIARÍA?

El nuevo título propuesto permitiría desplazamientos por todo el territorio nacional, entre comunidades autónomas, entre provincias y en todas las localidades. Básicamente, estaríamos ante un abono de tarifa plana

para el transporte público que se podría usar en cualquier modo. Este abono podría tener carácter anual, trimestral o mensual.

Para Greenpeace debería financiarse "a corto plazo con los impuestos sobre los beneficios extraordinarios de las empresas de combustibles fósiles" y a largo plazo con "la eliminación gradual de las subvenciones perjudiciales para el medio ambiente y un sistema tributario justo basado en las emisiones de CO2. Serían las mejores formas de asegurar recursos, como la introducción rápida y efectiva de un impuesto sobre el queroseno, impuestos sobre emisiones de lujo como jets privados, yates y automóviles de lujo y la introducción del IVA en los billetes de vuelos internacionales. También un impuesto general al CO2, sobre todas las emisiones de CO2 fósil, puede contribuir a financiar el transporte público." Este tipo de "billete climático" ya funciona con éxito en otros países europeos como Alemania, Austria o Hungría.

## APROVECHAR EL IMPULSO DE LA REDUCCIÓN DE TARIFAS ACTUAL

"Ya partimos de la reducción de tarifas del transporte público que se han realizado en este último año. Sabemos que los descuentos en el transporte público están funcionando, es el momento de pedir que se consoliden y que se conviertan en una medida permanente", ha comentado Cristina Arjona, coordinadora de la campaña de movilidad de Greenpeace.



# “HA SIDO LA LEGISLATURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO”

ASÍ LO AFIRMABA EL PRESIDENTE DE CONFEBUS EN SU ASAMBLEA GENERAL

**TRAS LA ASAMBLEA, SE OTORGARON LOS PREMIOS CONFEBUS 2023. EN ESTA OCASIÓN, LA PRENSA TÉCNICA DEL SECTOR DEL AUTOBÚS HA GANADO ESTE RECONOCIMIENTO**

**E**l presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, hizo balance del pasado ejercicio en su informe anual y analizó los principales retos y oportunidades a los que se enfrenta el sector del transporte en autobús. Se refirió a la recuperación del sector y el importante aumento de la demanda de viajeros, que prácticamente “se sitúa ya en niveles pre-pandemia.” Y en esa recuperación ha tenido mucho que ver el apoyo de la Administración con sus medidas de apoyo y promoción del transporte público. “Podemos afirmar que esta ha sido la legislatura del transporte público, se ha marcado un antes y un después en el impulso y apoyo al transporte público”, dijo.

De hecho, solicitó la prolongación de las bonificaciones para los viajeros, al menos hasta finales de año o que, directamente, se incluyan en los presupuestos y se conviertan en ayudas estructurales para el fomento de la movilidad sostenible. Pero también es importante, que se agilicen los pagos de las compensaciones de esos billetes con descuentos a las empresas que prestan el servicio de transporte público, porque su retraso está generando “tensiones de tesorería en las empresas, que aún se están recuperando de los tiempos más complicados de la pandemia”.

Hizo referencia a la Ley de Movilidad Sostenible, que no ha llegado a tramitarse aún, y habrá que esperar a que pasen las elecciones generales para que vea la luz. También habló sobre la conveniencia de “repensar” la Ley de Desindexación porque plantea grandes problemas a las empresas del sector.

Igualmente, expuso los dos grandes retos del transporte, la digitalización y la descarbonización, así como de la necesidad de actualizar el mapa concesional.

Ante las buenas previsiones del turismo para este verano, que promete ser un año récord en número de viajeros para el autobús, el sector se enfrenta a la temida falta de conductores profesionales y que requiere soluciones rápidas. Para ello, pidió ayuda urgente a la Administración.

Para finalizar, el presidente de CONFEBUS lanzó un llamamiento a la cooperación: “Tenemos que trabajar para pulir un sistema que funciona, para perfeccionarlo, por eso pido a los responsables políticos que no hagan experimentos, porque estamos hablando de personas. Confío en que, con nuestro espíritu emprendedor y nuestro compromiso con la calidad y la seguridad, podremos superar los desafíos y llevar nuestro sector a nuevos horizontes de éxito”, concluyó.

## RECONOCIMIENTO PARA VIAJEROS

El equipo de Viajeros agradece a CONFEBUS el reconocimiento a la labor periodística de nuestro medio y a la de todos nuestros compañeros de la prensa del sector. ¡Muchas gracias y enhorabuena a todos los premiados!



### EL TRANSPORTE PÚBLICO, FUNDAMENTAL EN EL ESTADO DEL BIENESTAR

David Lucas, secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Mitma, agradeció al sector el trabajo realizado en estos tiempos que han sido tan complejos. Recordó que hay empresas que ya no están pero que las que han podido continuar hacen posible la buena salud del sector. “El transporte público es en sí mismo un elemento fundamental del estado de bienestar”, afirmó. E hizo alusión a la importancia que en este sector tiene la colaboración público-privada.

Tras repasar las ayudas y medidas tomadas para apoyar al transporte público tras la pandemia y por la crisis generada por la guerra de Ucrania, se refirió a los

nuevos retos a los que se enfrentan los operadores en materia de movilidad sostenible y transformación digital. En este punto, hizo hincapié en la necesidad de incidir en la formación en las nuevas habilidades que requiere la digitalización empresarial. “Cada vez hay más competitividad. Las empresas españolas son punteras, pero queremos que lo sean cada vez más”, afirmó.

En cuanto a la Ley de Movilidad dijo: “Estoy convencido de que tras las elecciones saldrá adelante y se seguirá trabajando para que sea implementada, ya que se ha llevado a cabo sobre la base del consenso entre los distintos agentes del sector”. Y para ayudar a solucionar la escasez de conductores profesionales indicó que se ha puesto en marcha el Plan Reconduce, cuyo objetivo es “hacer la profesión más atractiva.”

### PREMIOS CONFEBUS 2023

Tras la Asamblea General de CONFEBUS, celebrada el 22 de junio, en la sede de la CEOE, tuvo lugar la entrega de sus premios CONFEBUS 2023. Estos galardones tienen por objetivo el reconocimiento público de aquellas personas o entidades que hayan destacado por su aportación y dedicación a la actividad del transporte en autobús, así como por su decidida defensa del progreso y mejora del mismo. Este año los premiados fueron los medios de comunicación de la prensa técnica del sector del autobús, representada por las revistas Autobuses y Autocares, Carril Bus, Nexobus y Viajeros.



## Solaris Urbino 18 hydrogen

Estamos cambiando la imagen del transporte público

# TRANSMISIONES QUE IMPULSAN LA EFICIENCIA

LOS COMPONENTES SON AHORA MÁS IMPORTANTES QUE NUNCA

**VEAMOS ALGUNAS DE LAS NOVEDADES DE LOS PRINCIPALES PROVEEDORES DE CAJAS Y EJES, QUE CADA VEZ CUENTAN ADEMÁS CON MÁS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS**

## ALLISON TRANSMISIÓN Y SU APUESTA POR LAS TRANSMISIONES AUTOMÁTICAS

Allison Transmission es uno de los proveedores mundiales líder de transmisiones completamente automáticas para autobuses. Su oferta busca siempre el máximo rendimiento, facilidad de manejo y seguridad y confort para los pasajeros. Por ello, Allison ofrece una amplia variedad de transmisiones completamente automáticas y sistemas híbridos de propulsión para autocares y autobuses urbanos.

Los sistemas de propulsión híbridos Allison H 40/50 EP™ cuentan con una arquitectura paralela de doble función (una ruta mecánica y otra eléctrica) para conseguir la mayor eficiencia energética. Esta tecnología funciona automáticamente de serie o como un híbrido paralelo, ofreciendo una mejora de hasta un 25% en el consumo de combustible respecto a un autobús convencional. Asimismo, su sistema de frenado regenerativo amplía en un 350% el intervalo de cambio del freno. Los sistemas híbridos Allison 40/50 EP también pueden ir equipados con una plataforma personalizada de distribución eléctrica que proporciona potencia del sistema híbrido a los componentes extra, como el aire acondicionado, los compresores de aire eléctricos y el sistema eléctrico de dirección asistida, además de ofrecer mejoras adicionales de ahorro de combustible.

Las Automáticas Allison están diseñadas para motores de gas natural de autobuses de transporte urbano e interurbano que tienen que soportar duros ciclos de arranque-parada. Las ventajas de la Continuous Power Technology™ (Tecnología de par continuo) de Allison, provista de cambios a máxima velocidad y un convertidor de par patentado, logran sacar el mayor rendimiento y el uso más eficiente del combustible de los autobuses. Los motores de gas natural, muy eficientes en el con-



Serie 3000 de Allison Transmission.

sumo de combustible, funcionan mejor junto a una Automática Allison. La tecnología de convertidor de par multiplica el par motor de forma que se incrementa significativamente la capacidad de arranque y el arranque mismo del vehículo. En comparación con las cajas de cambios manuales y manuales automatizadas, las Automáticas Allison ofrecen más sensibilidad de aceleración, mayor productividad y mejor eficiencia, que maximizan las ventajas de los motores de gas natural.

Las transmisiones automáticas de la Serie Torqmatic® de Allison Transmission son idóneas para los autobuses propulsados por gas natural comprimido (GNC). En combinación con este tipo de motores, mejora la eficiencia del combustible y reduce las emisiones y los niveles de ruido. Además, las cajas automáticas Allison maximizan el tiempo de actividad del vehículo y reducen los costes de mantenimiento mediante la eliminación de los embragues habituales en las transmisiones manuales y manuales automatizadas.

El eje eléctrico eGen Power de Allison integra un motor eléctrico de alta velocidad y una transmisión de varias marchas que elimina la necesidad de ejes de transmisión y estructuras de soporte adicionales.



Allison Transmission Torqmatic.

les. Gracias a ello, encaja perfectamente entre las ruedas y deja un espacio fundamental para la batería. eGen Power es una solución lista para instalar con unos simples tornillos, compatible con el bastidor, la suspensión y los montajes de las ruedas de su vehículo actual, que además puede personalizarse y se adapta a los procesos de ensamblaje de vehículos de la mayoría de los fabricantes de equipos originales. La serie eGen Power incluye motores eléctricos totalmente integrados, una caja de cambios de velocidad múltiple y un enfriador y una bomba de aceite. Y el resultado es máxima eficiencia y rendimiento. El sistema es compatible con vehículos íntegramente eléctricos con batería (BEV), vehículos eléctricos con pila de combustible (FCEV) y soluciones híbridas para prolongar la autonomía.

#### ALLISON: GESTIÓN DE LA EFICIENCIA

Entre sus tecnologías disponibles para autobuses se encuentran, la gestión de energía en los cambios de marcha (SEM), FuelSense® 2.0, o xFE, entre otras. El paquete de software y controles electrónicos FuelSense® permite sacar el máximo partido a cada gota de combustible. Los controles electrónicos de Allison Transmission ofrecen una serie mejorada de herramientas inteligentes diseñadas para optimizar el consumo de combustible en función de las necesidades específicas de cualquier aplicación. EcoCal: Permite puntos de cambio de marcha a revolucio-

nes más bajas, y que el bloqueo del convertidor se acople lo antes posible, permitiendo el rendimiento necesario sin cambios repetidos de marcha. Dynamic Shift Sensing: Selecciona de forma automática la marcha adecuada según la carga del vehículo y el desnivel en cada momento. Así, se optimiza el ahorro de combustible a la vez que se mantiene un rendimiento superior. Acceleration Rate Management: Suaviza la conducción agresiva controlando el par motor según el desnivel y la carga del vehículo. Neutral At Stop:

Elimina de forma automática la carga del motor cuando el vehículo está totalmente parado, de forma que ahorra combustible y reduce las emisiones globales del vehículo.



Allison Transmisión eGen Power .

## LAS TRANSMISIONES Y SOLUCIONES ALLISON TRANSMISSION SE ADAPTAN A LAS NECESIDADES DE CADA OPERADOR



## Más cómodo. Más limpio

El transporte sin emisiones y las restricciones del diésel en las ciudades son cada vez más importantes. Debemos conducir autobuses de forma más limpia y silenciosa sin renunciar al confort del conductor, el rendimiento o la eficiencia durante el viaje. Allison ofrece su eGen Power™, una gama completa de ejes eléctricos plenamente integrados, que cubren vehículos de 10 a 13 toneladas PMA en eje, diseñados para maximizar el rendimiento y eficiencia y ahorrar espacio. Contacte con Allison para obtener más información sobre cómo electrificar sus autocares.



[allisontransmission.com](http://allisontransmission.com)

© 2022 Allison Transmission Inc. All Rights Reserved.



eGen Power™ 100S / 130S



Voith DIWA NXT.

xFE nos lleva el ahorro de combustible un paso más allá. La nueva relación de marchas permite que el convertidor de par permanezca bloqueado en velocidades bajas, mejorando el ahorro de combustible hasta un 7% en vehículos equipados con xFE. Esta mejora en el ahorro de combustible se suma a la ofrecida por la tecnología FuelSense® de Allison.

#### VOITH: MÁS AHORRO DE COMBUSTIBLE

El Grupo Voith es una compañía tecnológica global. Su división Voith Turbo está especializada en tecnologías y sistemas de transmisión inteligentes, así como servicios a medida. Con sus innovadores productos, Voith ofrece la más alta eficiencia y fiabilidad. Entre sus productos más novedosos podemos destacar la caja de cambios DIWA NXT y su sistema integral de tracción eléctrica, VEDS.

Con la nueva generación de caja de cambios DIWA NXT, Voith ofrece un sistema sencillo de hibridación que permite reducir el consumo de combustible en hasta un 16%. Gracias a su Unidad de Recuperación Central de Energía (CRU), DIWA NXT proporciona 25 kW de potencia eléctrica en continuo, con un pico máximo de 35 kW. Eso facilita la función de arranque-parada (stop-start) de forma fiable y un suplemento de potencia equivalente al de dos alternadores. Utilizado de la forma adecuada, la CRU puede ayudar a reducir el consumo de combustible en un 9%. Tanto la CRU como el convertidor de frecuencia refrigerado por agua están perfectamente integrados en la transmisión, de manera que sus dimensiones exteriores apenas difieren de la anterior DIWA.6.

Por otro lado, Voith ofrece un sistema integral de tracción eléctrica: VEDS (Voith Electrical Drive System). Con él, Voith se establece como uno de los pocos suministradores que puede ofrecer a los fabricantes una solución modular para vehículos de cero-emisiones, adaptable a las necesidades del cliente. VEDS está disponible en dos niveles de potencia: un motor MD (medium-duty) de 230 kW (pico de potencia de 260 kW) y otro HD (heavy-duty) de 310 kW (pico de 410 kW). El Sistema VEDS pro-

## ZF ECOLIFE 2 ESTÁ DISPONIBLE PARA AUTOBUSES Y TAMBIÉN PARA AUTOCAR

porciona mejores prestaciones, un menor consumo, más confort y mayor disponibilidad. El éxito obtenido ha permitido a Voith extender el campo de aplicación de VEDS hacia nuevas aplicaciones como el camión y autocar.

#### ZF: MUCHO MÁS QUE TRANSMISIONES

ZF se ha convertido en un proveedor de movilidad. A sus tradicionales productos se suman ahora otros como la plataforma avanzada de orquestación de flotas SCALAR y la solución de gestión de flotas digital Bus Connect o el primer Collision Mitigation System (CMS) de ZF. También ha desarrollado una lanzadera totalmente eléctrica de última generación para conducción autónoma en entornos urbanos y tráfico mixto. Pero en lo que se refiere al tema de hoy, podemos destacar la transmisión automática EcoLife 2 y el accionamiento central eléctrico dual CeTrax 2

Con EcoLife 2 de ZF se pueden lograr ahorros adicionales de combustible de hasta un tres por ciento para los autobuses en comparación con la transmisión de la generación anterior. Al mismo tiempo, el nuevo diseño es más ligero, robusto y fácil de mantener. Las características modernas incluyen la función start-stop para todas las variantes del modelo, una función de balanceo, así como un cambio de marcha rápido, pero más suave y más cómodo. El control de transmisión tiene muchas funciones nuevas y ZF también ha ampliado la gama de aplicaciones. Ahora ofrece variantes EcoLife 2 que son adecuadas para autocares de hasta 2.800 Nm gracias a un rango de par ligeramente superior: EcoLife Coachline.

Por otro lado, CeTrax , completamente integrado y modular, cuenta con una transmisión integrada de tres velocidades. Esto, junto con el bajo peso del sistema de 385 kg, facilita el abordaje de pendientes más pronunciadas y topografías desafiantes, brindando un alto rendimiento continuo de 380 kW.



ZF EcoLife 2.

## LA NUEVA TRANSMISIÓN DE VOITH PERMITE AHORROS DE COMBUSTIBLE DE MÁS DEL 16%



# IV SIMPOSIO DE LA MOVILIDAD Y LAS CIUDADES

**AETRAM Y CONFEBUS PARTICIPARON EN ESTE ENCUENTRO**

**AMBAS ASOCIACIONES HICIERON SUS REIVINDICACIONES PARA EL SECTOR**

**E**l evento, organizado por El Español, contó con la participación de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, quien destacó la importancia de apostar por una movilidad sostenible y electrificada y, en especial, por el transporte público. “El modelo urbano que queremos fomenta la cohesión e impulsa una movilidad vertebrada y sostenible. La movilidad dejará de estar sometida a la omnipresencia de las cuatro ruedas, que durante mucho tiempo ha determinado un urbanismo para coches y no para personas. El remedio no es eliminar los coches, sino diseñar ciudades que hagan innecesarios los desplazamientos en vehículo privado y donde las calles sean lugares de encuentro de las personas que habitan”, aseguró.

**AETRAM QUIERE LA ENTRADA DE LOS AUTOCARES EN LAS ZBE**  
El presidente de la asociación, David del Olmo, intervino como representante del Sector y como Coordinador Mesa de Transporte y Movilidad de Madrid Foro Empresarial. “La movilidad genera riqueza por lo que las medidas que se adopten a presente y futuro en relación a las ZBE y el transporte público colectivo se deben adaptar a la realidad creando por tanto una transición que no dificulte el desarrollo

y actividad empresarial. El autocar como medio de transporte sostenible debe estar presente en la regulación de los nuevos modelos de movilidad y formar parte de la planificación de la movilidad colectiva de cualquiera de las administraciones públicas, dentro de su esfera competencial, basada en un modelo de gestión eficiente, sostenible, resiliente, inclusivo y seguro, sin restricciones y excepcionado en el acceso a las ZBE”, afirmó.

## **CONFEBUS SOLICITA QUE LAS AYUDAS AL TRANSPORTE PÚBLICO SEAN ESTRUCTURALES**

Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS, señaló que la Ley de Movilidad Sostenible ofrece “supone una buena oportunidad para incluir en la misma todo el sistema de financiación de la movilidad”. Recuerda que incluye “aspectos muy importantes como la renovación del mapa concesional de transporte público de autobús y los plazos para ese mapa”. Además, aprovechó para solicitar que las bonificaciones aprobadas por el Gobierno para impulsar la movilidad colectiva, que vencen a final de año, dejen de ser temporales y se conviertan en estructurales. En este sentido, destacó que “esta ha sido la legislatura del transporte público”, en la que se han puesto en marcha “como nunca” medidas de promoción del transporte público, que han marcado un antes y un después en la movilidad de nuestro país.



**La garantía del fabricante**

## **SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER**



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

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



# MAN LION'S INTERCITY LE 12 HYBRID

EL SIGUIENTE PASO LA NUEVA PLATAFORMA DE AUTOBÚS INTERURBANO DE MAN

## UN AÑO DESPUÉS DE PROBAR EL NUEVO MODELO HEMOS TENIDO LA OCASIÓN DE TESTAR TAMBIÉN LA VERSIÓN HÍBRIDA

**E**n cuanto se acabe de completar toda la gama a principios del próximo año, según previsiones, ésta estará compuesta por dos variantes (urbana e interurbana) y tres longitudes, 12, 13 y 14 metros, lo que permite una gran flexibilidad. El Lion's Intercity LE se ajusta a las necesidades de los clientes y usuarios, y no solamente en longitudes. Se pueden configurar los modelos de puertas, tamaño de los neumáticos, disposición y tipo de asientos, si deseamos portaequipajes superior o no, y también el puesto de conducción (el clásico cuadro burbuja de MAN o el modular desarrollado para el exitoso MAN Lion's City).

Y no dejamos atrás la excelente gama de potencias perfectamente escalonadas, con tres niveles, 280cv, 330cv y 360cv, todas ellas derivadas del grupo motor D15, un excelente motor de 9 litros de cubicaje, el cual es ligero, compacto, robusto, económico y fiable. También está disponible en toda la gama el sistema híbrido, mildhybrid Efficient Hybrid.

### EL MAN LION'S INTERCITY LE 12 HYBRID

Lo primero que llama la atención del nuevo MAN Lion's Intercity LE 12, es la suavidad de sus elegantes líneas. Hay que recalcar su gran superficie acristalada, que casi rodea todo el perímetro del autobús, lo que propicia

### A FAVOR

- Diseño
- Comodidad de marcha
- Excelentes prestaciones
- Excelente consumo

### EN CONTRA

- Accesibilidad y manejo del ordenador de a bordo
- Posición demasiado elevada del monitor del espejo derecho

un gran aporte de luz natural al interior. En el exterior también destacan sus ópticas de tecnología Led.

La unidad probada disponía del sistema de retrovisores digital MAN OptiView, el cual no solo mejora la visión del entorno del autobús, también su estética gracias a unos elegantes soportes de reducido tamaño perfectamente integrados en la parte superior delantera de la carrocería. La otra novedad se encuentra en la parte posterior, que alberga en la parte superior un pequeño módulo, que nos indica que es la versión EfficientHybrid, y lugar donde se alojan las ultracaps de alta capacidad, y cerebro del sistema híbrido.

Tanto el ascenso como el descenso son de piso bajo, y ambos con doble hoja basculante hacia adentro lo que facilita el flujo de pasajeros de manera cómoda y rápida, además en el acceso central, también disponemos de una rampa manual.

Otra variante respecto a la versión interurbana pura, son los neumáticos ya que para esta versión se ha optado por unos neumáticos 275/70R22.5. más específicos para trayectos urbanos e interurbanos de corto radio, además de rebajar la altura del piso a tan solo 320 mm lo que dice mucho del buen diseño del nuevo MAN Lion's Intercity LE.

### EL MAN LION'S INTERCITY LE 12, POR DENTRO

Una vez accedemos a su luminoso interior, nos fijamos en su excelente distribución de asientos, que aúna comodidad y practicidad. La unidad probada cuenta con una capacidad total de 42 plazas sentadas y una capacidad máxima de 89 plazas incluido el pasaje de pie y un PMR. Para la versión urbana se ha optado por unas butacas MAN City Comfort, desarrolladas por Kiel, tapizadas en unos elegantes tonos verdes.

Para esos momentos en los que ya no disponemos de luz natural, una cálida luz emitida por el moderno sistema de iluminación LED crea un ambiente agradable.

El interior está claramente dividido en tres zonas: la del conductor, área de piso bajo y la zona elevada sobre el eje trasero.

En la zona de piso bajo destaca su funcionalidad y excelente distribución, tanto en la entrada como en la gran plataforma para PMR. En la parte posterior el acceso es con cómodos peldaños. Allí



## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... D1556 LOH
- Nº de cilindros: ..... 6 en línea
- Cilindrada: ..... 9037 cm<sup>3</sup>
- Potencia máxima: ..... 243 kw (330 CV) a 1800 rpm
- Par motor: ..... 1400 Nm entre 900 y 1600 rpm
- Sistema híbrido: ..... MAN Efficient hybrid

### TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ..... ZF 6 AP 1420 Ecolife 2
- Velocidades: ..... 6 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: ..... Automático
- Desmultiplicación del eje: ..... i = 4,56

### EJES

- Delantero: ..... ZF/RL-82EC
- Trasero: ..... MAN HY-1350
- Dirección ..... ZF Servocom 8 098

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Independiente con 2  
..... fuelles neumáticos
- Trasera 1: ..... Eje hipoide con 4  
..... fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: ..... Delantera y trasera

### FRENOS

- Tipo: ..... Neumático de discos delanteros  
..... y traseros
- Sistemas de asistencia: ..... ABS, EBS, ESP, ASR, TPM
- De estacionamiento: ..... Neumático y muelle
- Ralentizador: ..... Retarder ZF

### OTROS

- Llantas: ..... 22,5 x 8,25"
- Ruedas: ..... 275/70 R 22,5
- Depósito de combustible: ..... 350 l
- Depósito de Adblue: ..... 40 l
- Plazas: ..... 87 plazas (42 sentadas,  
..... 46 de pie + 1 PMR)

## RECORRIDO

- Alcobendas - Somosierra L-191 CRTM ..... 101,4 km
- Somosierra . Coslada, Directo A1 ..... 96,2 km
- Total ..... 197,6 km

## CONSUMO

Km. totales	Vel. media	Consumo	Media	Tiempo
196,2 km	64,8 km/h	47 l	24,35 l/100	3h 30m
<b>Consumo primera parte:</b>				
101,3 km	43,8 km/h	31,5 l	31,10 l/100	2h 18m
<b>Consumo segunda parte:</b>				
94,9 km	85,8 km/h	15,5 l	16,60 l/100	1h 06m



los asientos ascienden de forma gradual creando una especie de anfiteatro, con lo que el viajero tiene una visión única de todo su entorno.

Hay que decir que, probablemente, estemos ante uno de los mejores puestos de conducción. Tenemos la opción de configurarlo. La unidad probada venía con el nuevo puesto de conducción de estructura modular, con dos partes fijas, las dos laterales, y la parte central se ajusta junto al volante. Llama poderosamente la atención la casi total accesibilidad a todos sus mandos, además de forma muy intuitiva. Se ha optado por un excelente asiento: un ISRI ProActive 2 con cinturón de seguridad de dos puntos y suspensión neumática con múltiples regulaciones que favorecen la comodidad del conductor. Otro aspecto muy destacable es su gran visibilidad a lo que se añade el sistema de retrovisores digital MAN OptiView, un sistema de cámaras perfectamente integrado en la carrocería del Intercity LE, que no solo mejora la estética sino también los ruidos aerodinámicos y que además redundante en una reducción de consumo de combustible. Dos cámaras situadas a cada lado del autobús, una de visión trasera y otra de formato gran angular, nos dan un ángulo de visión que prácticamente elimina los puntos ciegos. La visión por parte del conductor se realiza con dos pantallas interiores situadas a ambos lados como si fuesen los espejos exteriores. Con una visibilidad increíble bajo cualquier situación climática, nos brinda una imagen clara y sin reflejos, lo que redundante en un alto grado de seguridad.

### LA CADENA CINEMÁTICA

El nuevo motor D15 de 9 litros tiene una increíble elasticidad a pesar de su reducida cilindrada. En este caso, la versión equipada la variante D1556 LOH, con una potencia de 243 kW (330 cv) y un par motor de 1400 rpm entre 900 y 1600 rpm. El nuevo bloque D1556 LOH de 9037 cm<sup>3</sup> y seis cilindros en línea vertical con inyección Common Rail y turbo compresor tiene como novedad que ya solo utiliza la tecnología SRC (Selective Catalytic Reduction) en combinación con el sistema de filtro MAN CRT (Filtro de regeneración continua), con lo que se consigue prescindir de la recirculación de gases, y a la vez cumplir sin ningún tipo de problemas la exigente normativa de emisiones Euro 6e. Esto se une a una excelente caja de cambios ZF 6 AP 1420 Ecolife 2 de seis velocidades con retarder incorporado, creándose una combinación perfecta.

### EL SISTEMA MAN EFFICIENT HYBRID

El sistema MAN EfficientHybrid, contribuye a reducir de manera considerable el consumo de combustible y, con ello, las emisiones. Además, la función de parada y arranque, sistema Start-Stop de serie del MAN EfficientHybrid garantiza fases de parada extremadamente silenciosas tanto en



las paradas de autobús como en los semáforos, algo fundamental en ciudad. La pieza clave del sistema es el generador de arranque en el cigüeñal con una potencia de 12 kW, un dispositivo eléctrico que convierte la energía mecánica en energía eléctrica durante el frenado. La energía recuperada se almacena en un módulo Ultracap montado en el techo del vehículo con una capacidad de almacenamiento de 40 vatios hora (Wh). Al invertir el modo de funcionamiento del generador de arranque en el cigüeñal, el motor arranca de inmediato y recibe apoyo durante la aceleración posterior con la función Boost, con un par máximo de 220 Nm, lo que, a su vez, aumenta de manera considerable la vida del motor, especialmente durante las fases de arranque que suelen ser muy frecuentes en ciudad además de reducir consumos y emisiones.

#### EN RUTA

Hace un año probamos primera versión disponible del MAN Lion's Intercity LE 13, era un pre serie. Para hacer una comparación lo más exacta posible, hemos realizado el mismo recorrido e incluso realizando casi las mismas paradas. Como viene siendo habitual cuando probamos un vehículo interurbano, hemos recreado la línea del CRTM 191 Madrid-Somosierra, la cual hemos dividido en dos partes. En la primera, de subida, hemos recreado la línea entera, cruzando todos los pueblos del recorrido y efectuando las paradas correspondientes. En la segunda, en sentido contrario, hemos bajado directamente, con unos consumos muy ajustados. Para el duro recorrido realizado, el consumo medio ha sido de tan solo 23,85 l/100 sobre una distancia recorrida de 196,2 km a una velocidad media de 64,8 km/h lo que nos dice lo capaz y eficiente que llega a ser el MAN Lion's Intercity LE 12 Hybrid.

La primera parte entre Coslada y Somosierra, es en sí misma muy dura, ya que prácticamente toda su ruta es ascendente, pasamos de una altura de 621 metros a los 1400 de Somosierra. A todo esto hay que contar con diversos tipos de vía, autovía, vías urbanas con constantes bade- nes reductores de velocidad, y carreteras secundarias. Pero los consumos obtenidos a pesar de la dureza han sido de tan solo 31,10 l/100 y una velocidad media de 43,8 km/h, con lo que la

## CON UN ÚNICO MODELO SE OFRECEN 6 VERSIONES DIFERENTES, TODAS CON MOTORIZACIONES TANTO DIESEL COMO HÍBRIDA

ruta no es ningún impedimento para el ágil y eficiente Intercity LE, donde nos sorprende su comportamiento, con un motor increíble, con una gran elasticidad a pesar de su reducida cilindrada, con una capacidad de recuperación inédita. También tiene mucho que ver el sistema MAN Efficient Hybrid el cual cumple sin darnos cuenta su función. Solamente notamos su actividad cuando hacemos una parada, que es el momento en que actúa el sistema Star Stop, y en ese momento, se hace cargo de todos los servicios auxiliares, siempre y cuando la Ultracaps tenga suficiente energía acumulada, con lo que tanto la iluminación interior como la climatización siguen funcionando pero con la energía acumulada en el sistema híbrido. También facilita la puesta en marcha sin producir desgaste en el motor. El comportamiento en general en este primer tramo ha sido muy satisfactorio, ya que resulta ágil en las paradas, resolutivo en las salidas y tiene un excelente comportamiento en cualquier situación.

Para la segunda parte, como nos esperábamos, el resultado ha sido excelente, ya que con un recorrido de 95 kilómetros, hemos obtenido un consumo de tan solo 16,60 l/100 a una velocidad media de 85,8 km/h lo que nos dice lo eficiente que llega a ser el nuevo MAN Lion's Intercity LE 12. Pero no solo es eficiente, su comportamiento en ruta ha sido sin ruidos ni de carrocería, ni aerodinámicos, gracias a su excelente diseño y la ausencia de espejos exteriores. Una vez que pruebas el sistema MAN OptiView compruebas sus grandes bondades. El confort de marcha es impecable, ya que la suspensión absorbe todas las irregularidades del terreno haciendo que el viaje en el nuevo MAN Lion's Interurbano LE 12 Hybrid y en todas su gama, sea el siguiente paso a seguir.



**ANTONIO JULIÁ**  
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES  
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



**SECCIÓN OFICIAL  
Y EXCLUSIVA DE  
COMUNICACIÓN DE**



# UN MES DE JUNIO EXCEPCIONAL

ASCABUS ANALIZA LAS MATRICULACIONES DEL PRIMER SEMESTRE DE 2023

**DESDE LA ASOCIACIÓN SE DESTACA QUE EN JUNIO SE HAN SUPERADO INCLUSO LAS CIFRAS PREPANDEMIA, AUNQUE NO OCURRE LO MISMO EN LA MEDIA DEL SEMESTRE**



**E**l mes de junio ha sido un mes excepcional y esperanzador en cuanto a matriculaciones de autobuses y autocares se refiere. De hecho, ha superado, como cabía esperar, al mismo mes del año 2022 (+76.90%) y sorprendentemente al mismo mes del año 2019 (+5.20%).

El mismo comportamiento tuvieron las empresas de Ascabus. Con una cuota del 52 % del mercado, registraron un incremento del 125.70 % respecto a junio de 2022 y un incremento del 41.10 % respecto a junio de 2019.

Aun así, pasado el primer semestre de 2023, las matriculaciones de autobuses y autocares aún continúan por debajo (- 8.50 %) de las cifras alcanzadas en el primer semestre del año 2019, anterior a la pandemia.

Los resultados obtenidos, superiores a los registrados en el año 2022, indican que la recuperación sigue su curso desde el pasado año 2021, pero aún tendremos que esperar para ver valores prepanadémicos que nos indiquen que la normalidad ha vuelto al sector.

**LAS EMPRESAS DE ASCABUS, CON UN 52 % DEL MERCADO, CRECIERON UN 125.70 % RESPECTO A JUNIO DE 2022 Y UN 41.10 % RESPECTO A JUNIO DE 2019**

La cuota de electromovilidad aún sigue siendo baja y, prácticamente, relegada a los servicios urbanos y a la clase II, al igual que el resto de las energías alternativas. Las modernas motorizaciones diésel euro VI no dejan alternativa en media y larga distancia.

Los buses destinados a servicios urbanos (Clase I, A), alcanzaron la cuota más alta de las matriculaciones, posiblemente influenciados por el año electoral.

El número de autocares y autobuses usados ha seguido creciendo en los últimos años, con el consiguiente envejecimiento del parque y aumento de emisiones contaminantes de nuestro medio ambiente.



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

**El mundo del transporte**

[www.cocentro.com](http://www.cocentro.com)

# COCENTRO



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

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

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

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

✉ [cocentro@cocentro.com](mailto:cocentro@cocentro.com)



**IVECO**

**IVECO  
BUS**





## TITSA ALQUILÓ 20 GUAGUAS PARA REFORZAR SU SERVICIO

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, presentó las primeras guaguas de un lote de 20 vehículos que ha sido alquilado para responder al aumento de la demanda de pasajeros originado por la gratuidad del servicio para los viajeros frecuentes. El operador canario opostó en esta operación por VDL Bus & Coach España. El lote está compuesto por 16 vehículos de 15 metros y otros cuatro de 13 metros. A estas guaguas se le sumaron otras 30 que completaron el lote de 60 vehículos que la Corporación insular compró el pasado año y que han ido llegando de manera escalonada.



## TUSGSAL DIREXIS ADQUIERE MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS PARA SU PERSONAL

El objetivo deseado es poner este modo de transporte motorizado, pero no contaminante, a disposición de cualquier trabajador/a de la empresa para los desplazamientos *in mision* ida y vuelta durante la jornada laboral (viajes entre centros de trabajo, visitas a las administraciones o espacios vinculados con el trabajo). Las bicicletas eléctricas ya desempeñaban un papel fundamental y gran implantación en este sentido, desde que hace unos años se pusieron a disposición del personal de empresa. Ahora era el momento de darle la bienvenida a las motocicletas.



## CAMBIO DE FECHA: GLOBAL MOBILITY CALL SE CELEBRARÁ EN OCTUBRE

Tras el reciente anuncio de adelanto electoral y después de valorar su repercusión en el desarrollo de Global Mobility Call, donde la participación institucional representa uno de los ejes del certamen, IFEMA MADRID, Smobhub, y el Mitma, han tomado de forma consensuada la decisión de trasladar la convocatoria de su segunda edición a la última semana de octubre, del 24 al 26, para garantizar la plena presencia de los representantes de la Administración del Estado, así como de las comunidades autónomas y los ayuntamientos de España que tienen confirmada su participación. A fecha de hoy, el evento, inicialmente previsto en septiembre, cuenta con toda la estructura organizativa a pleno rendimiento y con la confirmación de más del 80% de la participación, así como con el apoyo de un importante número de empresas, corporaciones, instituciones y asociaciones del país, que se han sumado una edición más como partners estratégicos y colaboradores de Global Mobility Call.



## EMT VALENCIA ADJUDICARÁ LOS SERVICIOS DE ATENCIÓN Y FORMACIÓN A CIUDADANOS

El Consejo de Administración aprobará los contratos para ofrecer los servicios de información en las OAC y en los proyectos "EMT a l'Escola", "Mou-te" y "Per a Totes". Serán contrato para los próximos 4 años. La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de València adjudicará los servicios que presta en sus Oficinas de Atención a la Ciudadanía (OAC) para ofrecer información a las personas usuarias de manera presencial, telefónica y online a través de redes sociales, webs, WhatsApp y Telegram. También incluye los servicios de gestión de abonos o de los objetos perdidos en los autobuses, entre otros. Los consejeros y consejeras también tienen previsto aprobar los servicios de las acciones informativas y proyectos educativos de la entidad que llegan cada año a más de 10.000 alumnos y alumnas. La EMT desarrolla estas actividades gratuitas en las aulas a través de "EMT a l'Escola" dirigidas a escolares de infantil y primaria, "Mou-te amb l'EMT" para estudiantes de secundaria y Formación Profesional y "EMT Per a Totes" para personas con diversidad funcional y centros de personas mayores.



## EUMO EXPO 2024 SE CELEBRARÁ EN ESTRASBURGO

La próxima edición de European Mobility Expo (EuMo Expo) se celebrará excepcionalmente en Estrasburgo (Francia) del 1 al 3 de octubre de 2024. Se esperan 10.000 participantes. La red de transporte de Estrasburgo es una de las más eficientes de Francia, con una red de tranvías transfronteriza que llega hasta Alemania, una importante aglomeración ciclista, un plan peatonal, un nudo ferroviario europeo y una Red Express Metropolitana.



## EXPOBUS IBERIA TRABAJA EN LOS ÚLTIMOS DETALLES DE SU TERCERA EDICIÓN

La Feria del Transporte de Viajeros por Carretera se celebrará del 16 al 18 de noviembre de este año. En su última cita, registró un 50% más de firmas (152 de las que 64 fueron expositores con stand), un 39% más de expositores y una superficie un 36,5% mayor (8.009 m<sup>2</sup>, un incremento que supuso abrir un segundo pabellón). Las firmas procedían de 21 países, un 61% más y los expositores directos fueron de 4 países, el doble.



## GPN CELEBRÓ SU 34ª ASAMBLEA GENERAL EN ARGENTINA

Los miembros de Global Passenger Network se reunieron del 13 al 15 de marzo en Buenos Aires, siendo la primera Reunión General de la asociación celebrada en un país de Latinoamérica. La próxima Asamblea General de GPN en otoño de 2023, tendrá lugar los días 8, 9 y 10 de noviembre en Wrocław, Polonia.



## EN MARCHA LA NUEVA LÍNEA METROPOLITANA DE ALTA FRECUENCIA DEL AMB

El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ha puesto en funcionamiento esta línea de Bus Metropolitano denominada Metrobús M5, un servicio de alta frecuencia de paso que conecta los municipios del eje de la C-245, un territorio con más de 350.000 habitantes y donde en 2022 se realizaron más de 27 millones de viajes en Bus Metropolitano.

La M5 enlaza Castelldefels, Gavà, Viladecans y Sant Boi de Llobregat con el intercambiador de Cornellà de Llobregat, donde se puede realizar transbordo con otros transportes públicos, como el metro (L5), el tranvía y Cercanías. Circula por el nuevo carril bus que se ha construido y que permitirá una conexión más rápida una vez finalizada esta intervención de reurbanización. Esta vía ha sido diseñada con prioridad semafórica para el transporte público, de forma que los autobuses tienen prioridad de paso y pueden ganar velocidad comercial y ahorrar tiempo en los trayectos. La frecuencia de paso de esta nueva línea es cada 10 minutos en días laborables. Los sábados, festivos y los laborables de agosto, los buses pasan cada 15 minutos.

Para poder asumir más viajeros en este eje estratégico metropolitano, el AMB ha incorporado nuevos autobuses híbridos (menos contaminantes y más silenciosos) de alta capacidad en la nueva línea. Concretamente, se trata de vehículos articulados de 18 metros, que ofrecen un 30% más de capacidad que un bus estándar.

En las paradas donde se prevé que haya un elevado número de usuarios, se han instalado paradas dobles para facilitar el acceso a dos autobuses a la vez. Concretamente, existen 47 paradas dobles. A parte, en la mayoría de las paradas también se han cambiado las marquesinas. Las nuevas disponen de iluminación durante la noche y pantalla información al usuario en el tiempo de espera.



## SCANIA CHARGING ACCESS, CARGA PÚBLICA PARA CAMIONES Y AUTOBUSES

Scania ofrecerá acceso a una red de recarga en Europa para flotas de camiones y autobuses, con el fin de simplificar la transición a la electrificación y satisfacer la necesidad de los clientes. Con tarifas fijas, sin cargos ocultos y un sistema de facturación cómodo, sus clientes podrán planificar, gestionar y pagar sus cargas públicas a través de un único servicio. Scania Charging Access se lanzará en varios países europeos en octubre y se ampliará. Las interfaces iniciales para el cliente serán My Scania (visión general, planificación y administración) y la recién lanzada Scania Driver App, que permite a los conductores encontrar dónde están situados los cargadores, calcular la distancia hasta ellos y supervisar los procesos de carga. Scania Charging Access está disponible para clientes con flotas mixtas.



## UN PRIMER TRIMESTRE DE ÉXITO EN MAN

El ejercicio 2023 ha arrancado de manera muy positiva para el fabricante de vehículos industriales MAN, registrando un resultado operativo de 197 millones de euros (55 millones de euros en el mismo periodo del ejercicio anterior; 57 millones de euros resultado operativo ajustado) o un rendimiento operativo sobre las ventas del 5,8 %. En total se entregaron a los clientes 19.655 (14.355) camiones, 917 (707) autobuses y 6.761 (4.263) furgonetas. Después de que el pasado año la empresa se viera afectada por pérdidas de producción como consecuencia del ataque ruso a Ucrania, las ventas de unidades en los tres primeros meses de 2023 se incrementaron en un 41 %, alcanzando las 27.333 unidades frente a los 19.325 vehículos nuevos vendidos durante el mismo trimestre de 2022. En total se entregaron a los clientes 19.655 (14.355) camiones, 917 (707) autobuses y 6.761 (4.263) furgonetas. MAN Truck & Bus generó un volumen de negocio de 3.400 millones de euros, lo que supuso un aumento del 34 % con respecto al año anterior (2.500 millones de euros). Este crecimiento se debe principalmente al incremento del negocio de vehículos nuevos y servicios para vehículos.



## KING LONG GANA DOS PREMIOS MUSE DESIGN AWARDS

Es un concurso estadounidense de renombre internacional donde los modelos 100% eléctricos King Long Jieguan V y Apolong II vencieron en la categoría de diseño de transporte: "Gold Award" y "Platinum Award", respectivamente. King Long Jieguan 5V es un autocar turístico sostenible de cero emisiones netas con líneas limpias de aspecto futurista y tecnológico. King Long Apolong II es un microbús eléctrico sin conductor de clase L4, sin volante, acelerador, ni pedal de freno. Aparca solo, sigue coches, evita obstáculos, gira en U y se detiene. Los asientos interiores siguen un patrón circular, y parte de ellos se pliegan y ocultan, creando un ambiente cálido y confortable.



## LAMILUX ENTRA EN EL PACTO BÁVARO POR EL MEDIO AMBIENTE Y EL CLIMA

El Pacto por el Medio Ambiente y el Clima de Baviera es una iniciativa del gobierno del estado de Baviera que anima a las empresas, municipios y organizaciones a tomar medidas específicas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Como miembro del Pacto por el Clima, LAMILUX Composites se compromete a desempeñar un papel activo en la promoción de la sostenibilidad y la protección del medio ambiente. La compañía intensificará sus esfuerzos para ahorrar energía y reducir las emisiones de CO2 y buscará soluciones innovadoras para aumentar la eficiencia de los recursos y minimizar aún más la huella ecológica. Imagen de LAMILUX.



## CONTINENTAL NOMBRA NUEVO DIRECTOR DE SOSTENIBILIDAD AL ESPAÑOL JORGE ALMEIDA

Asumió el cargo el 1 de mayo de 2023. Releva a Claus Petschick, quien se jubila tras más de 30 años en Continental. Almeida ha trabajado para Continental durante 28 años en diversas funciones y regiones. Tiene una amplia experiencia en las áreas de Finanzas, Relaciones Humanas y Compras. Recientemente, este profesional de 52 años ha sido responsable de todas las actividades comerciales del sector Neumáticos del Grupo en la región Andina (que abarca Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela). Anteriormente, fue Director de Compras y Aprovisionamiento Estratégico del sector de negocio de Caucho y Materiales Indirectos del Grupo.



## ALLISON MODERNIZA MÉXICO Y COLOMBIA CON AUTOBUSES DE GNC Y CAJAS AUTOMÁTICAS

Allison Transmission sigue expandiendo sus soluciones a nivel internacional logrando una creciente presencia en el mercado de autobuses. Las transmisiones completamente automáticas de la Serie Torqmatic® resultan idóneas para los autobuses propulsados por gas natural comprimido (GNC). Tanto es así que han equipado 400 autobuses Foton AUV de GNC de Nuevo León (México) y 263 nuevos autobuses para la Organización SUMA S.A.S. y Consorcio Express S.A.S de Bogotá (Colombia). Además de asociarse con Foton, Allison también ha colaborado con algunos de los principales fabricantes de autobuses chinos en el último año, incluyendo Yutong, Ankai, Xiamen Golden Dragon, King Long, BCI y Zhongtong. Como consecuencia está haciendo muchas entregas en Canadá, México, República Dominicana, Chile, Australia, Nueva Zelanda, Vietnam, Armenia, Qatar, Arabia Saudita, Kazajistán y Pakistán.



## NUEVA CAMPAÑA DE MANTENIMIENTO DE SCANIA

Esta campaña, destinada a vehículos con más de 800.000 kilómetros u 8 años de antigüedad, estará vigente hasta el 31 de diciembre de este año. La oferta especial consiste en aplicar hasta el 35% de descuento en piezas originales de motor para vehículos con contratos de mantenimiento en vigor o con la firma de un nuevo contrato de mantenimiento. Las piezas incluidas son camisas, segmentos, inyectores y casquillos de biela y bancada. Las reparaciones son realizadas en los concesionarios de la red oficial de servicios de Scania Ibérica de España y Portugal. La mano de obra no está incluida en la promoción ni la oferta es válida para venta por mostrador.

**800.000 KMS**  
...Y MUCHAS MÁS HISTORIAS POR VIVIR

HASTA UN **35%** DE DESCUENTO\*  
EN PIEZAS DE MOTOR

**SCANIA**

Promoción válida para camiones y autobuses con más de 8 años o con más de 800.000 kilómetros del 1 de mayo al 31 de diciembre de 2023. Consulta condiciones en: <https://www.scania.com/ibero/home/campanas/800kms.html>

## HISPACOLD MARCA UN NUEVO RÉCORD DE FACTURACIÓN CON NIVELES PRE PANDEMIA

El crecimiento del segmento de la electromovilidad y las buenas cifras obtenidas en el mercado ferroviario han sido las principales claves de este crecimiento. Si no tenemos en cuenta el impacto de la pandemia en 2020, Hispacold registra un crecimiento sostenido desde el año 2014. En 2021, la compañía ya recuperó sus niveles normales pre pandemia gracias a su consolidada cartera de clientes en toda Europa y la entrada en nuevos mercados. En 2022, ha vuelto a confirmar su tendencia de crecimiento sostenido, mejorando sus cifras con respecto a 2021 en un 16,6%, lo que supone una facturación de 54 millones de euros. Y en 2023, la previsión es llegar a los 60 millones de euros de facturación (41 millones en la división de autobús y autocar y 19 millones en la división de ferrocarril), gracias a los pedidos firmados el pasado año. Hispacold sigue su expansión internacional. El año pasado cerró importantes proyectos en Italia, Francia, Portugal, Reino Unido, Países Bajos o Turquía, entre otros.





## APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

Cada mes reflejaremos el momento de entrega de vehículos de todos aquellos que así lo deseen. Para ello sólo tienen que pedírselo a la marca, carrocerero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



### AUTOCARES ABALO VOLVIÓ A APOSTAR POR KING LONG Y TEMSA

El operador gallego adquirió su segunda unidad del modelo King Long U13x autoportante y dos unidades TEMSA del modelo MD9LE. El autocar cuenta con la más avanzada tecnología y seguridad e incorpora la nueva generación de motores Cummins 10.5 litros de 400 CV (298 kW) preparado para el uso de combustibles sintéticos

HVO. Las dos unidades Temsa fueron adquiridas a través del distribuidor de la marca en España, Marín Ayala. Estas fueron las dos primeras unidades vendidas en nuestro país del modelo MD9 LE, un Clase II de 9,5 metros y motor Cummins de 7.000 cc, Euro 6e de 250 CV de potencia.



### AUTOCARES DÍAZ CONFÍA EN EL PRESTIJ SX DE TEMSA

El operador gallego recibió el vehículo en Sillescar, taller colaborador de Temsa Spain. Luis padre y Luis hijo, dueños de Autocares Díaz lo recogieron. El responsable de la entrega fue José Ramón Menéndez, area manager de Marín Ayala, distribuidor de la marca.

### AUTOCARES MUNDINA INCORPORA A SU FLOTA UN AUTOCAR SUNSUNDEGUI Y SCANIA

Autocares Mundina es una empresa familiar, con sede en Almazora (Castellón), dedicada al transporte de viajeros por carretera. Su nuevo autocar tiene carrocería Sunsundegui Sc7 y chasis Scania EB con suspensión independiente 4x2 E6. Mide 13m y su capacidad es de 59 plazas.



### HIFE ADQUIERE TRES AUTOBUSES HÍBRIDOS MERCEDES-BENZ

Son tres Citaro de Mercedes-Benz. Tienen capacidad para 35 pasajeros sentados y 74 de pie. Cuentan con rampa PMR y sistema de seguridad Sideguard Assist, un asistente que facilita el giro permitiendo detectar peatones, ciclistas u objetos.

### PALACIOS BUS APUESTA POR MAN

El operador gallego, con sede en Monforte de Lemos (Lugo), adquirió dos nuevas unidades de la marca: dos autocares MAN Lion's Coach con motorización de 470cv y que cumple la normativa Euro6E. Los vehículos dan servicio a la plataforma internacional Flixbus.





## PRIMER AUTOBÚS OTOKAR NAVIGO TH PARA EXPRES DE VEA

La empresa familiar gallega, lleva más de 60 años en activo. Disponen de autocares desde 9 a 59 plazas. Ha adquirido a Somauto (distribuidor de Otocar en España) el modelo Navigo TH de 8.4 metros y plataforma PMR.

## AUTOCARES DAGA CONFÍA DE NUEVO EN TEMSA

Antonio López, director comercial de Marín Ayala (distribuidor de Temsa en España), entregó en sus nuevas instalaciones de Málaga a Juan Francisco, de Autocares Daga (empresa malagueña del Rincón de la Victoria con 70 años), un Temsa HD13.



## DENIBUS ADQUIERE UN AUTOCAR SUNSUNDEGUI Y VOLVO

La empresa Denibus, con sede en la provincia de Alicante y más de cuarenta años de experiencia, incorpora un nuevo Sc7 de Sunsundegui con chasis Volvo B11R con suspensión independiente 4x2 E6. El vehículo mide 13 metros y cuenta con 59 plazas.



## EMPRESA OJEA ADQUIERE 8 MIDIBUSES KING LONG AUTOPORTANTES ADAPTADOS

Los autocares suministrados corresponden a 6 unidades King Long C10 de 10m y 2 unidades King Long C9 de 9 metros. Con éstas ya son 14 unidades de la marca en la flota de esta empresa fundada en 1920.



## ALSA PRESENTÓ SEIS AUTOBUSES HÍBRIDOS MAN PARA SUS SERVICIOS EN IBIZA

Se incorporaron a la línea 10 (que une aeropuerto-puerto-ciudad de Ibiza), y a la línea 14, que une la capital con la zona turística de Platja d' en Bossa. Alsa está presente en Ibiza desde 2016, año en que adquirió la empresa Voramar El Gaucho. Opera 25 líneas regulares de la isla, 44 rutas de escolar y discretionales con su flota de 88 autobuses.



## SAGALÉS INCORPORA 4 IVECO A SU FLOTA REGULAR DE IBIZA

Se trata de 4 Iveco Crossway Line de 13 metros con una capacidad de 55 plazas sentadas más 1 para PMR. Cuentan con motor Cursor 9 Diesel EURO VI-E de 360 CV. Van rotulados con la nueva imagen del transporte público urbano e interurbano de Ibiza.

## CIUDAD REAL INCORPORA 2 HÍBRIDOS DE KING LONG A SU FLOTA MUNICIPAL

El modelo en cuestión es la nueva generación del King Long E10 full hybrid PHEV de piso bajo integral 3 puertas con batería de 50 kWh auto-recargable y enchufable.



## AUTOCARES GARCÍA CASTRO REPITE CON TEMSA

Tras quedar satisfechos con su primer MD7 Plus de TEMSA, la empresa de Pontevedra, con más de 20 vehículos en su flota, apuesta por el mismo modelo, sumando dos unidades del MD7. José Ramón Menéndez, Area Manager de Marín Ayala (distribuidor de la marca en España), hizo la entrega en las instalaciones del cliente.



## SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

# aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR  
DE MADRID



### ASAMBLEA GENERAL DE AETRAM: “JUNTOS LLEGAMOS MÁS LEJOS”

Con estas palabras apostaba el Presidente de AETRAM, David del Olmo, por el asociacionismo como herramienta para afrontar los retos y que las empresas de transporte de viajeros por carretera tengan un futuro de éxito. La Asamblea se inició con la aprobación de las cuentas del ejercicio 2022. Tras la votación se dio paso a dos presentaciones comerciales por parte de Cepsa y Recoletos ERD.

Cepsa habló sobre su red de estaciones de servicio, su apuesta de futuro por las energías alternativas y su compromiso con la descarbonización así como de sus planes de expansión, que se basa en la capilaridad y calidad de su red de estaciones. También se centró en las ventajas de sus nuevos métodos de pago y las soluciones digitales para el control y gestión de todos los gastos de la manera más sencilla y eficiente. Por su parte, la ponencia de la consultora de riesgos Recoletos ERD giró en torno a Compliance y Ciberseguridad. Se refirió a la necesidad de poner medios para evitar procesos judiciales o incluso la “muerte penal” de una empresa a causa del incumplimiento de las normas, que ya no solo tienen responsabilidad económica detrás, sino castigo penal. También hizo hincapié en la importancia de prevenir los ataques cibernéticos.

Seguidamente, se explicaron todas las acciones, reuniones y participación en eventos y simposios llevadas a cabo por los miembros representantes de la asociación. Pero también se hizo alusión a temas que siguen siendo un motivo de lucha, como que el Ayuntamiento de Madrid permita la entrada de los autocares discretionales a la Zona de Bajas Emisiones, al ser un transporte público y que tengan con ellos la misma consideración que tienen

con los gremios del taxi o las VTC. También se quiere trasladar a la Administración el beneficio social, medioambiental y para la seguridad vial que supone eliminar coches de las calles y carreteras, fomentando el transporte escolar y las rutas al trabajo. Se anunció además la puesta en marcha próximamente de talleres para aplicar correctamente el Convenio y sacar el mayor provecho de él.

Otra cuestión vital es **lograr atraer nuevos conductores profesionales**. AETRAM considera que la ayuda de 600 euros que ofrece la Comunidad de Madrid para quienes quieren sacarse el carné de conducir es interesante pero escasa. En este sentido, la asociación, así como ANETRA, se han sumado a la iniciativa “Empleo sobre ruedas” de la Fundación Nos Movemos, que ofrece una oportunidad laboral a personas en riesgo de exclusión social y que ha comenzado con mujeres que han sufrido maltrato. Cuando salen formadas como conductoras profesionales, tienen un hueco asegurado en las empresas que forman parte del programa.

El Presidente de AETRAM, David del Olmo, afirmó que ha sido un año muy bueno y que ha ello ha contribuido que se ha trabajado muy duro y también que se ha firmado un convenio colectivo de la “manera más rápida de la historia”, lo que ha permitido mucha estabilidad. Una vez recuperada la demanda, quedan muchos retos por delante. “Nos tenemos que modernizar”, indicaba el Presidente. En ese camino de transformación será necesario el aprendizaje. “Cuanto más formados estemos, mejor para todos”, señaló. El Presidente de AETRAM, David del Olmo, animó al sector para seguir trabajando y destacó que “la confianza en nosotros mismos llevará al éxito final”.

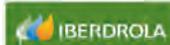
# ¡ENHORABUENA!

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