

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

Año 29. #297.
Noviembre-Diciembre 2023
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

EXPOBUS IBERIA 2023 SUPERA SUS EXPECTATIVAS



- Entrevista: Valeriano Díaz Revilla, Presidente de FANDABUS •
- Especial: Global Mobility Call 2023 •
- Reportaje: Autocares Julián de Castro Cumple 110 años •

IVECO
BUS

Drive the road of change



eDAILY Minibus

Libera una **nueva energía.**

eDAILY. EXCLUSIVAMENTE ELÉCTRICO



100% Conectado & Asistido

- Sistemas de asistencia avanzados e inteligentes
- Oferta de Mantenimiento & Reparación a medida



Versátil & Flexible

- Solución compacta para líneas de corto recorrido con baja capacidad de pasajeros



Sostenible & Energético

- Cero emisiones y capacidad de batería de hasta 111 kWh
- Costes operativos optimizados



Fuerte & Potente

- Chasis exclusivo para carrocería sobre bastidor
- Motor de 140 kW con Hi Power boost y modo Eco



2023, EL AÑO DE LA REVOLUCIÓN EN LA CARRETERA



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Nuestro número de noviembre es el último del año. En él podemos ver como el sector sigue apostando por la calidad y por la innovación. Hemos estado presentes en dos grandes acontecimientos con el sello español: Global Mobility Call y la feria ExpoBus Iberia.

En ambos eventos encontramos muchos desarrollos en materia de sostenibilidad pero también relacionados con la digitalización y la conectividad. Desde vehículos de hidrógeno y nuevas generaciones de baterías hasta autónomos que ya están en circulación. Como hemos dicho muchas veces en nuestras páginas, el futuro es ahora. Cada pequeño paso que la industria y los operadores dan, cada esfuerzo por mejorar, nos acerca al mañana. Hoy diseñamos como será el nuestro de nuestras vidas, cómo será nuestra movilidad.

Está claro que asistimos en directo a una revolución, pero no siempre es equilibrada y justa para todos. Son muchas las voces del sector que piden que se tengan en cuenta todas las alternativas de propulsión limpias para llegar a la descarbonización, aunque no se basen en la electromovilidad. Es lo que se llama, la neutralidad tecnológica.

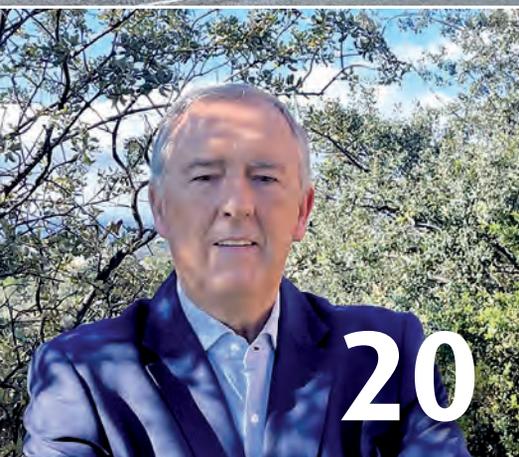
Es evidente también que lo importante es sacar de la calle a los vehículos más conta-

minantes y cambiarlos por los más ecológicos, aunque sean diesel pero en los niveles euro 6. El autobús es en sí mismo una herramienta para la descarbonización. Su uso elimina varias decenas de coches de las calles. Si encima ese autobús es ecológico, aunque no sea eléctrico, estamos haciendo muchísimo por la lucha contra el cambio climático.

A pesar de la dificultad, la industria fabricante ya ha puesto en la calle lo que el sector necesitaba para poder llegar a esa forzosa electromovilidad: autocares eléctricos y de hidrógeno.

También vemos como se multiplican las alianzas para avanzar en ese sentido, como la que Volvo acaba de sellar en España con Castrosua.

Y justo ahora que cerramos el número llega una última noticia de gran interés. Por fin tenemos Gobierno. Ahora el antiguo Mitma se convierte en dos ministerios, una para vivienda y otro para la movilidad: el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Al frente, Óscar Puente. Esperamos que ya podamos seguir con la agenda de trabajo del país. Las asociaciones ya se han puesto las pilas y han comenzado a hacer propuestas al nuevo Ejecutivo.



03 EDITORIAL

2023, el año de la revolución en la carretera

20 ENTREVISTA

Francisco Unda será la cara amiga intermediaria con el asesoramiento profesional

28 ASOCIACIONES

Asamblea de FECAV

06 EN PORTADA

Lucha por una descarbonización “asequible, sostenible, segura y justa”

21 REPORTAJE

Los nuevos responsables de la movilidad en España

30 FERIAS

Global Mobility Call 2023

10 REPORTAJE

Acuerdo entre Volvo Buses y Castrosua para producir autobuses eléctricos

22 REPORTAJE

Autocares Julián de Castro cumple 110 Años

34 FERIAS

ExpoBus Iberia 2023



12 ENTREVISTA

Valeriano Díaz Revilla, Presidente de FANDABUS

16 ENTREVISTA

Josep Albert Vallcorba, Presidente de Grup Plana, y Gloria Vallcorba, Directora Adjunta de Grup Plana

24 ASOCIACIONES

Asamblea de FANDABUS en Granada

38 PRUEBA

Probamos el SETRA S 515 HD

VIAJEROS
de transporte público en España y Portugal

Depósito Legal: M-23.188-1995

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Isabel Blancas Maldonado

Marketing & Publicidad: Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas: Antonio Juliá Fernández

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

Sección Oficial:

aetram Tascabus

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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



Los primeros 4 autobuses eléctricos de la EMT de Fuenlabrada eran Solaris. Los 7 siguientes, Irizar e-mobility.



LUCHA POR UNA DESCARBONIZACIÓN “ASEQUIBLE, SOSTENIBLE, SEGURA Y JUSTA”

ASOCIACIONES DE LA AUTOMOCIÓN Y DEL TRANSPORTE POR CARRETERA FIRMAN UN MANIFIESTO

TODOS ELLOS PIDEN QUE SE TENGA EN CUENTA LA OPCIÓN DE LOS COMBUSTIBLES NEUTROS EN CO2 EN EL CAMINO A LA DESCARBONIZACIÓN Y SE INCLUYAN EN LAS AYUDAS DE RENOVACIÓN DE FLOTAS

El pasado 21 de noviembre, los europarlamentarios debatieron el reglamento de emisiones de CO2 para vehículos comerciales pesados, en el que hasta ahora no se contemplan los combustibles renovables como solución tecnológica. La industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables han firmado un manifiesto solicitando el reconocimiento de estos combustibles renovables neutros en carbono en el transporte pesado por carretera. “Es fundamental para promover una descarbonización asequible, sostenible, segura y socialmente justa”, aseguran las entidades firmantes.

EL MANIFIESTO RECOGE DOS PROPUESTAS

En primer lugar, se solicita el reconocimiento de los Combustibles Neutros en CO2 (también conocidos

como combustibles renovables), incluyendo aquellos que cumplan los criterios de la RED.

En segundo lugar, piden la introducción del Factor de Corrección de Carbono como metodología para tener en cuenta la contribución real de los combustibles renovables a la reducción de emisiones de CO2; ya que el reglamento propuesto solo toma en consideración las emisiones del tubo de escape y no todo el ciclo de vida de los vehículos, dejando espacio únicamente a los propulsores eléctricos de batería y de pila de combustible, y a los motores de hidrógeno.



Este año llegaron 4 autobuses Solaris GNC a EMT Madrid, los últimos que comprará el operador de la capital.

LA DESCARBONIZACIÓN EN CIFRAS

Según indican los firmantes, actualmente, circulan en Europa unos seis millones de vehículos pesados, y cada año se ponen en servicio 300.000, lo que se traduce en que renovar la flota que hay que descarbonizar tomaría veinte años. Además, en 2021, los vehículos pesados propulsados por diésel representaban el 96% de las ventas. Todo ello pone de relieve, aseguran las entidades firmantes, que el sector del transporte pesado por carretera es mucho más sensible a los costes y la consideración de distintas vías de reducción de emisiones, mucho más necesaria.

Las asociaciones y entidades firmantes del manifiesto concluyen que no debe excluirse la contribución a la reducción de emisiones de los combustibles neutros en carbono. Se trata, afirman, de una realidad en el mercado que puede complementar a las otras alternativas y compensar posibles retrasos en el desarrollo de los vehículos eléctricos y en la implementación de la infraestructura de recarga. Entre los firmantes se encuentran asociaciones de transportistas como ASTIC, ATUC y CONFEBUS.

AYUDAS PARA RENOVAR LAS FLOTAS MÁS ALLÁ DE LA ELECTROMOVILIDAD

Desde todas las asociaciones de transporte de viajeros por carretera y la propia industria de la automoción



Incorporación de 14 autobuses Solaris GNC en AUVASA, cuando el actual ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, era alcalde de Valladolid.

se lleva tiempo solicitando que los planes de ayuda a la renovación de vehículos particulares y flotas incluyan también cualquier cambio de motorización que suponga una mejora real para el medioambiente, no únicamente la opción eléctrica. Recientemente, desde FACONAUTO le recordaba al recién nombrado Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, que “se puede avanzar en la descarbonización de la movilidad no sólo electrificando, sino también mediante un plan de renova-

ISUZU NOVO

NOVO

- COMPACTO**
7,3 m. de longitud
- FIABLE**
Motor ISUZU
(190 CV y 5200 cc)
Caja de cambios ISUZU
- VERSÁTIL**
Clase II y Clase III
Hasta 29 pasajeros
Ágil y gran maniobrabilidad

Mobility Bus Spain S.L.

Distribuidor oficial de Isuzu Bus en España y Portugal

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

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


mobilitybus

ISUZU BUS
Distribuidor oficial para España y Portugal

ción del parque diseñado junto al sector". También propone la asociación "establecer un plan para acelerar la descarbonización del transporte pesado por carretera".

Indica ASTIC, por su parte, que en la hoja de ruta del nuevo ministro "sería clave que también se le dedicara un espacio prioritario a la consecución de una transición energética realista, justa e inclusiva. "Reclamamos neutralidad tecnológica de forma que se incentive el uso de un mix energético que, además de la electricidad, también contemple el hidrógeno verde, el gas natural vehicular y los combustibles renovables. Es clave que no discrimine ninguna de estas energías limpias para que sean las propias empresas las que decidan libremente qué energía 'verde' utilizar para propulsar sus camiones, autobuses y furgonetas, según recorran rutas internacionales, naciona-

LOS FIRMANTES DEL MANIFIESTO SOLICITAN QUE NO SE LIMITE LA MEDICIÓN DE EMISIONES A LAS DEL TUBO DE ESCAPE

les o de última milla", indica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC

Por su parte, ANETRA espera del Ministerio, con la denominación de Transportes y Movilidad Sostenible, que "se incluya en el proyecto de ley de movilidad sostenible una mayor sensibilidad a la hora de facilitar la transición energética de las flotas de vehículos, la regulación del acceso de los autocares a las Zonas de Bajas Emisiones", entre otras cuestiones.



12 articulados híbridos de MAN en la EMT de Málaga.



29 híbridos de Mercedes-Benz y Volvo en VITRASA.



1 eléctrico MAN y 20 híbridos de MAN y Mercedes-Benz.



20 eléctricos MAN en la EMT de Valencia.



28 eléctricos Mercedes-Benz en TUSSAM.



5 autobuses de hidrógeno Solaris en la EMT de Palma.

AMAR TU TRABAJO NUNCA HABÍA SIDO TAN FÁCIL.



El MAN Lion's Coach con el confort de conducción y la seguridad más avanzados.

¡Di adiós a los desafíos de la carretera a los que te has enfrentado hasta ahora! Con nuestro MAN Lion's Coach y su nuevo e innovador puesto de conducción, te sentirás como nunca antes al volante. Disfrutarás de un confort y una seguridad extraordinarios, que te proporcionarán una experiencia de conducción relajada para que puedas concentrarte en la carretera sin esfuerzo. ¡Disfruta de tu trabajo! www.man.eu/lionscoach





VOLVO BUSES Y CASTROSUA ACUERDAN PRODUCIR AUTOBUSES ELÉCTRICOS

EL VEHÍCULO TENDRÁ CHASIS BZL ELÉCTRICO Y LA CARROCERÍA NELEC

VOLVO BUSES HAN FORMALIZADO UNA COLABORACIÓN ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO, FABRICACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE AUTOBUSES URBANOS EN ESPAÑA

El primer vehículo que servirá para actividades comerciales y realización de pruebas en operación real estará finalizado a lo largo del segundo trimestre del próximo año, y a finales del 2024 se podrán realizar las primeras entregas a los operadores de transporte. Esta alianza permitirá a Volvo continuar con la transformación de su modelo de negocio en España. Si con Sunundegui firmó otro acuerdo para fabricar autocares, ahora ha apostado por Castrosua para el segmento urbano. Continuando con la transformación iniciada por Volvo en Europa, la marca basará su alianza en España con Castrosua en el impulso al crecimiento de la electromovilidad con su chasis Volvo BZL. Grupo Castrosua es una de las compañías de referencia en la producción de carrocerías en nuestro país y este año cumple 75 años. A este proyecto aportará su modelo Nelec.

Jaime Verdú, Director General de Volvo Buses en España, indica: "Estamos ilusionados de unir fuerzas con Castrosua en esta iniciativa. Nuestra visión compartida de un futuro con un transporte público más limpio y eficiente nos ha llevado a esta colaboración. Juntos, buscaremos proporcionar soluciones de movilidad que cumplan con los estándares más exigentes en tér-

minos de calidad, sostenibilidad y rendimiento". Por su parte, Beatriz Castro, CEO de Grupo Castrosua, afirma: "Estamos muy contentos de anunciar nuestra colaboración con Volvo Buses para fabricar autobuses eléctricos, convencidos de que será una nueva propuesta muy interesante para el mercado y, sin duda, este acuerdo afianza nuestro objetivo de consecución de alianzas estratégicas de valor."

VOLVO BZL ELÉCTRICO

El Volvo BZL está desarrollado con la misma tecnología que la utilizada que en el Volvo 7900 eléctrico. Entre ambos modelos ya cuentan con más de 1.000 unidades Volvo 100% eléctricas circulando por el mundo. Tiene una longitud de 12 metros, configuración de hasta 5 baterías y capacidad nominal de 470 kWh. Dispone de carga flexible y combinada: carga de oportunidad y carga en cochera.

CARROCERÍA NELEC

El Nelec destaca por su responsabilidad medioambiental, ya que, al bastidor eléctrico, se unen otras medidas como una mayor eficiencia energética o la reducción de peso. Cuenta con un reconocido diseño y un puesto de conducción cuidado al detalle. Está preparado para configurarse ágilmente a los requerimientos del mercado.

NOS GUÍA TU CONFORT

SUNVIAUTO España
Polígono Iruregaña, 70
31195 Aizoáin, Navarra
Tfno: +34 948 35 07 10
Comercial: jose.zudaire@sunviauto.pt
Recambios: recambios@sunviauto.pt
www.sunviauto.pt



SUNVIAUTO
mobility drives us



“LAS AYUDAS PARA LA MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE FLOTAS SON INSUFICIENTES”

VALERIANO DÍAZ REVILLA, PRESIDENTE DE FANDABUS

HABLAMOS CON ÉL SOBRE CUESTIONES IMPORTANTES PARA EL SECTOR, COMO LA DESCARBONIZACIÓN DE LAS FLOTAS, EL NUEVO MAPA CONCESIONAL O LA FALTA DE CONDUCTORES, ENTRE OTROS TEMAS

A cuántas empresas representa la Federación Andaluza Empresarial de Transporte en Autobús?

En FANDABUS están representadas casi todas las empresas que operan contratos autonómicos de transporte regular de uso general de viajeros por carretera, incluyendo tanto grandes empresas y grupos, como pequeñas y medianas empresas de carácter familiar. Igualmente hay empresas asociadas que solo realizan transporte escolar y turístico o discrecional.

En total hay más de cincuenta empresas directamente asociadas a lo que hay que añadir las asociaciones provinciales.

¿Qué tipo de servicios realizan? ¿Cuántos vehículos tienen en el total de las flotas de sus miembros (si puede ser por segmentos)?

Las empresas asociadas a FANDABUS realizan todo tipo de servicios, tanto de transporte regular de uso general (líneas) y de uso especial (escolares y trabajadores), como de transporte discrecional y turístico.

La flota total de las empresas asociadas a Fandabus asciende a casi 2.000 autobuses y autocares.

¿Cómo ha evolucionado FANDABUS desde su nacimiento?

FANDABUS se constituyó en 1981 y ha evolucionado al igual que lo han hecho las empresas de

transporte, adaptándose a las nuevas innovaciones tecnológicas y a las necesidades de los viajeros.

¿Cómo están afrontando los operadores andaluces la transición a las nuevas propulsiones cero emisiones? ¿Podríamos hablar de porcentajes de flota híbridas y eléctricas en Andalucía?

La transición hacia la descarbonización del transporte en el caso del transporte interurbano de viajeros por carretera, especialmente de medio y largo recorrido, está siendo mucho más lenta que en el caso del transporte urbano debido a que no hay todavía estos modelos de vehículos en el mercado.

En el caso del transporte metropolitano o de cercanías se produce una situación intermedia donde las empresas están solicitando ayudas para la incorporación de autobuses híbridos e híbridos enchufables, aunque el porcentaje de estos vehículos continúa siendo bajo, en comparación con las flotas de transporte urbano.

Y en cuanto a la transformación digital. ¿En qué punto se encuentran los operadores andaluces? ¿Cuál es el principal reto tecnológico para el transporte en Andalucía?

Las empresas de transporte de viajeros han demostrado su compromiso con la tecnología, la seguridad y el medio ambiente, modernizando y adaptando sus flotas con las innovaciones que han ido apareciendo en el mercado.

Actualmente hay un Decreto de ayudas públicas para la modernización y digitalización de pymes y las empresas están respondiendo positivamente.

¿Creen que reciben el suficiente apoyo económico para estas transformaciones?

En el caso de las ayudas para la modernización y transformación de flotas las ayudas son insuficientes ya que se refieren únicamente a un tipo muy específico de vehículo, que no lo hay en el mercado para el segmento de medio y largo recorrido; y además no se incluyen todos los sobrecostes que implican las flotas de vehículos eléctricos como son las obras necesarias para equipar las instalaciones o la formación de personal, entre otros aspectos.

FANDABUS ha firmado el “Manifiesto por un transporte urbano para todas las personas” que nace por iniciativa de HIDRAL GOBEL. ¿Qué aportará la federación a esta acción? ¿Cuál es el nivel de accesibilidad en las flotas andaluzas de autobuses y autocares a las que representa FANDABUS?

Efectivamente FANDABUS se adhirió al manifiesto al estar completamente alineados con el mensaje del mismo; hay que garantizar los de-

LA FLOTA TOTAL DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS A FANDABUS ASCIENDE A CASI 2.000 AUTOBUSES Y AUTOCARES

rechos de las personas usuarias del transporte público con discapacidad. Se le ha dado difusión al mismo para concienciar a empresas y usuarios del transporte público.

Con respecto al grado de accesibilidad de la flota, a nivel urbano y metropolitano las flotas se encuentran adaptadas prácticamente al 100%.

El mapa concesional de autobuses de Andalucía está en estudio para poder licitarlo. ¿Cómo cree que debe ser ese nuevo mapa y qué mejoraría en él?

El diseño del nuevo concesional ha salido a concurso recientemente y debe estar a punto de adjudicarse, desde nuestro punto de vista el modelo actual con casi 120 contratos debe redefinirse completamente ya que muchos de los contratos son deficitarios y/o tienen un volumen mínimo de recaudación.

El nuevo mapa concesional debería, entre otras cosas, garantizar la accesibilidad a la práctica totalidad de los núcleos de población de Andalucía mediante unos contratos que permitan a las empresas cubrir los costes de explotación más un margen de beneficio razonable.

En lo que se refiere al transporte escolar. ¿En qué situación se encuentra finalmente el sector en Andalucía?

Es una situación compleja; en las últimas licitaciones de rutas de transporte escolar por parte de la AEPA



Valeriano Díaz en su intervención durante la última Asamblea General de FANDABUS.



“HACE FALTA UNA MAYOR FLEXIBILIDAD A LA HORA DE OBTENER EL PERMISO Y CAP, Y AYUDAS ECONÓMICAS PARA TODAS AQUELLAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE DESEMPLEO INTERESADAS EN ESTE SECTOR”

ha habido lotes que se han quedado desiertos ya que los precios son insuficientes para cubrir los costes del servicio.

Se está trabajando con la Administración para que los precios de cada ruta en el próximo concurso reflejen los costes reales en que incurrir las empresas, evitando así que queden lotes desiertos con los problemas que ello genera a las familias.

Este año ha sido todo un récord en materia de turismo. ¿Ha repercutido positivamente en las empresas de discrecional andaluzas? ¿Han podido compensar ya los problemas económicos que dejó la pandemia?

Efectivamente el transporte discrecional se ha recuperado más rápidamente que el resto de segmentos gracias al buen comportamiento del sector turístico y que las empresas han podido repercutir en sus precios los incrementos de costes. Sin duda, ha sido el salvavidas para muchas empresas que estaban en una situación muy delicada después del COVID.

No obstante, las pérdidas acumuladas durante la pandemia han sido muy cuantiosas y no han sido compensadas en su totalidad; la demanda y los ingresos de las líneas regulares han tardado mucho en recuperarse ya que, según los datos acumulados del INE, hasta septiembre de este año no se habían alcanzado los niveles de viajeros previos a la pandemia, lo cual se ha conseguido gracias, en gran medida, a los descuentos decretados por el Gobierno y la Junta de Andalucía.

Ahora se encuentran ante un problema que lleva tiempo amenazando al sector, la falta de conductores profesionales y de mecánicos. ¿Cómo tratan de solucionar esta carencia y qué políticas necesitan por parte de la Administración?

Es un problema que afecta a toda Europa, según un reciente informe de la IRU en España faltan 11.000 conductores, que representan un 14% del total; y este problema se va agravar en los próximos años ya que la edad media de los conductores supera los 50 años.

Hace falta una mayor flexibilidad a la hora de obtener el permiso y CAP, y ayudas económicas para todas aquellas personas en situación de desempleo interesadas en este sector.

Aunque los problemas del sector suelen repetirse en toda España, ¿cuáles diría que son los principales retos a los que se enfrenta en transporte en autobús y autocar en Andalucía en concreto?

A mi juicio el principal reto del transporte regular en Andalucía es que los contratos con la Administración, tanto de uso general (líneas) como de uso especial (escolares), compensen todos los costes en que incurrir las empresas para prestar los servicios dejando un margen de beneficio razonable.



MAYOR AUTONOMIA. EFICIENCIA OPTIMIZADA.

El nuevo **eCitaro fuel cell**. Con baterías de alto rendimiento y una pila de combustible como extensor de autonomía. Para más información visítenos en www.mercedes-benz-bus.com

Mercedes-Benz
The standard for buses.





“CON LA TERCERA GENERACIÓN EN GERENCIA, HEMOS PRIORIZADO LA DIGITALIZACIÓN DEL GRUPO”

JOSEP ALBERT VALLCORBA, PRESIDENTE DE GRUP PLANA, Y GLORIA VALLCORBA, DIRECTORA ADJUNTA DE GRUP PLANA

HABLAMOS CON LOS RESPONSABLES DE GRUP PLANA, SOBRE LOS RETOS A LOS QUE SE ENFRENTA EL SECTOR Y SOBRE CÓMO AFRONTAN EL RELEVO GENERACIONAL EN SU COMPAÑÍA

Otro pilar de Plana es la sostenibilidad. Cada año invertimos intensamente en renovar nuestra flota. Este año renovamos 100 de nuestros 600 autocares, para disponer de las certificaciones ambientales más exigentes.

Somos innovadores, está en nuestro ADN. Nos intentamos anticipar y adaptar a las futuras necesidades de nuestros pasajeros, de la sociedad y del planeta.

Finalmente, el compromiso social siempre ha estado presente en las raíces de Plana, intentando ayudar a la comunidad a través de diversas organizaciones sin ánimo de lucro y sus diferentes proyectos.

¿Cuáles son las ventajas del modelo de empresa familiar como el de Grup Plana?

Lo más relevante es que podemos transmitir los mismos valores de generación en generación. Lo cual significa una fluida continuación y extensión de los valores centrales del Grupo, manteniendo siempre la esencia de Plana.

Otra ventaja que destacar, es la implicación familiar en la buena gestión. Esto aporta una eficaz dinámica de colaboración y participación para garantizar el progreso de los planes estratégicos.

Cómo ha evolucionado Grup Plana desde sus inicios, qué valores mantienen?

Desde su fundación, Plana se ha movido por los principios de mejora continua, igualdad, sostenibilidad, innovación y compromiso social.

El valor de mejora continua ha sido fundamental en el crecimiento de la empresa, ya que constantemente intentamos ofrecer un mejor servicio, y esto incrementa la calidad de nuestros traslados.

Por otro lado, Plana desde sus inicios ha fomentado el equilibrio de género en el grupo. Es importante remarcar que fue cofundada en 1964 por una mujer, Teresa Plana, lo cual no era habitual en esa época e industria.



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

Es uno de los pocos casos del sector en los que la sucesión es a cargo de una mujer. ¿Supone esto un mayor reto a lo hora de llevar a cabo la transición generacional?

No, en este caso, en absoluto, pues como ya hemos referido, la primera generación ya estuvo dirigida por una mujer. Plana fue fundada en 1964 por dos hermanos, Teresa y José Plana. En aquel momento, era inusual ver a una mujer al frente de una empresa, y más en el sector del transporte. Desde su fundación, Plana ha luchado por la igualdad de género en la industria.

Por lo tanto, el hecho de que la tercera generación vuelva a estar formada por una mujer refuerza más el equilibrio de género y supone continuar aplicando la cultura de empresa que desde sus inicios ha contado con una perspectiva de liderazgo femenino.

¿Qué presencia de mujeres hay en Grup Plana en todos sus departamentos?

Actualmente, Grup Plana está formado por un 65% de trabajadores hombres y un 35% de trabajadoras de género femenino, a pesar de que se trata de un sector muy masculinizado. A través de nuestros planes de igualdad, planificamos y ejecutamos diversas acciones para garantizar la equidad del personal de ambos géneros.

¿Cómo es la flota de Grup Plana desde el punto de vista medioambiental, por qué energías están apostando?

En nuestra flota disponemos de modelos híbridos y de gas natural comprimido (GNC). Actualmente, estamos realizando pruebas con un autocar híbrido en diferentes rutas, para ver como este modelo se podría extender en nuestra flota.

Por otro lado, hace un par de años incorporamos un autocar de GNC, que destaca por su alta reducción de emisión de Co2, partículas y óxidos de nitrógeno y la contaminación acústica.

Así mismo, además de estar analizando la evolución de estos modelos de vehículos, también formamos parte de la asociación de la Valle de Hidrógeno de la URV, para estudiar las novedades de esta energía limpia.

¿Cuál es la política de sostenibilidad de la compañía, tanto en su flota como en sus instalaciones y procedimientos?

Nos basamos en la economía circular. En Plana nos guiamos por tres principios: reducir, reutilizar y reciclar. Cada año, en nuestras bases intentamos reducir los consumos de agua y electricidad, para lograr una mejor eficiencia energética. Por ejemplo, este 2023 estamos consiguiendo reducir en un 4% el consumo de luz respecto al año pasado, a pesar de tener más actividad.



Base de Grupo Plana en Reus.

Por otro lado, en nuestros talleres, extendemos la vida útil de nuestras piezas. Reutilizamos materiales, para aprovechar al máximo sus propiedades y disminuir los residuos que generamos. Estamos orgullosos de decir que este año estamos logrando reutilizar un 25% más de piezas que en 2022.

Finalmente, reciclamos todos los componentes posibles en nuestras oficinas y talleres. Una vez la vida útil de un material llega a su fin, procedemos a reciclarlo para darle una segunda vida a ese producto, ya sea papel, cartón u otros.

¿Cómo están digitalizando su empresa, que pasos han dado?

Con la incorporación de la tercera generación en Gerencia, hemos priorizado la digitalización del Grupo.

Nuestro objetivo es ofrecer al pasajero una satisfactoria customer experience, y por eso, hemos mejorado nuestros sistemas de e-commerce, hemos renovado y optimizado los buscadores de horarios de líneas regulares, hemos ampliado las vías de comunicación digitales con nuestros usuarios y estamos trabajando para incorporar nuestras rutas regulares en Google Maps.

Por otro lado, a nivel interno, hemos automatizado diversos procesos para obtener mayor agilidad y precisión.

¿Tienen ustedes también problemas para encontrar conductores profesionales?

Sí. Desafortunadamente no se han incorporado suficientes jóvenes. Actualmente, para generaciones más jóvenes puede resultar más complicada la incorporación a esta profesión por las dificultades económicas (costes para obtener carnets de conducir y CAP) y la edad que se necesita para acceder a la profesión de conductor/a de autobús. En Plana, intentamos atraer este talento fomentando su desarrollo profesional dentro del Grupo.

GRUP PLANA EN CIFRAS

- **NÚMERO DE AUTOBUSES EN SU FLOTA TOTAL: 600**
- **NÚMERO DE LÍNEAS REGULARES QUE OPERA: 74**
- **VIAJEROS TRANSPORTADOS AL AÑO: 20 MILLONES**
- **KILÓMETROS RECORRIDOS AL AÑO: 30 MILLONES**
- **PERSONAL EN PLANTILLA: 650 TRABAJADORES DEL GRUPO EN PLANTILLA FIJA, EN TEMPORADA ALTA SE LLEGA A MÁS DE 800 TRABAJADORES**

GRUP PLANA OFRECE PRINCIPALMENTE SERVICIOS EN LÍNEAS REGULARES, TRANSPORTE ESCOLAR, SERVICIOS A EMPRESAS Y TURISMO DESDE SUS 6 BASES OPERATIVAS EN TARRAGONA, REUS, CALAFELL, GARRAF, BARCELONA Y HOSPITALET DE L'INFANT

¿Qué papel tienen los planes de formación continua en su plantilla?

Son esenciales. Mediante la formación continua de nuestros equipos esperamos fortalecer las habilidades y capacidades de los trabajadores/as, guiarles en su evolución profesional, y optimizar la gestión de tareas.

¿Son ustedes partidarios del actual sistema concesional o de la desregulación?

Nosotros somos partidarios del actual sistema, porque consigue unas prestaciones óptimas: un transporte público por carretera que por su capilaridad alcanza a todo el territorio sin costes remarcables para la Administración. Si no fuera así, solo se atenderían las rutas más rentables y desafortunadamente, quedarían desatendidas las demás o la otra opción sería que la Administración las subvencionara completamente pero entonces tendría que dedicar un presupuesto mucho más importante.

Ustedes realizan servicios regulares y también discretionales ¿A qué retos se enfrenta estos segmentos?

Ambos segmentos se enfrentan principalmente a dos desafíos: la descarbonización y la digitalización.

La primera, la descarbonización, implica el desarrollo de autocares propulsados por las energías limpias adecuadas para cada tipo de servicio -ya sea urbano o interurbano- por unos costes alineados, que garanticen la eficiencia energética y económica del servicio.

La segunda, la digitalización, hace referencia a los constantes avances de las tecnologías. Durante la próxima década, la industria del transporte por carretera deberá adaptarse a los próximos cambios que vienen guiados por la inteligencia artificial, la realidad mixta y la computación cuántica.

Para ambos casos, en Plana estamos trabajando para adaptarnos a estos nuevos escenarios de futuro.

¿Qué planes de crecimiento tiene Grup Plana?

De hecho, este año, estamos invirtiendo más de 4 millones de euros en la ampliación de 2 de nuestras bases, como parte de nuestro plan estratégico para dar una mayor cobertura en nuestros servicios. Nuestra base de Reus, que actualmente ya dispone de 27.400m² se verá incrementada en 17.000m², pasando de poder tener 320 autocares estacionados en estas instalaciones a cerca de 440 autocares y 210 turismos más.

La otra base que está en expansión es la de l'Hospitalet de l'Infant, que cuenta con 5.510m² con aparcamiento para 21 autocares, talleres, oficinas, etc. Se está ampliando en 4.500m² para poder aparcar un total de 72 autocares en esa base.

Con estas ampliaciones, a principios de 2024, contaremos con casi 100.000m² de instalaciones propias, lo cual supondrá una expansión del 14% aprox. de nuestras bases en tan solo un año.

Para el año que viene, estamos evaluando nuevas oportunidades de crecimiento, y nuestro enfoque está en ampliar la base de Barcelona.



ULYSO T

Si busca un autocar compacto,
elegante y de gran versatilidad de uso
ha llegado al sitio indicado.



 10.10 m

 Hasta **43** pasajeros

SOMAUTO

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

Otokar



“LAS EMPRESAS DEL SECTOR NECESITARÁN ASESORAMIENTO PARA TOMAR DECISIONES”

FRANCISCO UNDA SERÁ LA CARA AMIGA INTERMEDIARIA CON EL ASESORAMIENTO PROFESIONAL

FRANCISCO UNDA, MUY CONOCIDO EN EL SECTOR POR SUS CARGOS AL FRENTE DE VOLVO BUSES E IVECO BUS EN ESPAÑA, HA PUESTO EN MARCHA UN PROYECTO PARA SER EL ENLACE ENTRE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y LOS SERVICIOS DE LA CONSULTARÍA NUVIX CONSULTING Y DEL DESPACHO DE ABOGADOS HERNÁNDEZ-CANUT, CON EL OBJETIVO DE AYUDAR AL SECTOR EN LA TOMA DE SUS DECISIONES. AMBAS EMPRESAS HAN FIRMADO SENDOS ACUERDOS DE COLABORACIÓN CON CONFEBUS

En qué consiste exactamente su proyecto?
¿Cómo surgió la idea?

Conozco bien el sector y muchos de ellos me conocen a mí. Sé que los operadores de transporte están pasando por momentos de mucha incertidumbre debido a todos los cambios que están llegando y los que se avecinan. La mayoría de las empresas de transporte de viajeros en nuestro país son PYMES de carácter familiar. Y eso no implica nada malo, al contrario. Si están ahí es porque han hecho muy bien su trabajo. La dificultad es que, a partir de ahora, las cosas se van a ir complicando y hay que hacer frente a grandes cambios y adaptaciones de sus empresas a los nuevos retos. Para algunos de ellos, que ya están en el proceso, quizá no suponga una dificultad, pero para la inmensa mayoría sí. Contar con la ayuda y el soporte de profesionales debe ayudar a tomar las mejores decisiones.

Sé bien que, a veces, las empresas familiares son reacias a contar a desconocidos su situación y necesidades. Pretendo ayudar en este sentido y así puedan recibir un soporte profesional para tomar las mejores decisiones respecto a su futuro. Quiero ser la cara amiga que les ayude a salvar esta dificultad. Por eso seré el enlace entre las empresas del sector con la consultora Nuvix Consulting y con el despacho de abogados Hernández-Canut.

¿Qué ofrecerán a las empresas de transporte de viajeros?

Estas dos empresas ofrecen todo tipo de asesoramiento, desde transformación de la empresa familiar, digitalización, etc. y también, si es el caso, valorar correctamente su empresa en caso de que la decisión sea venderla, hasta como recibir todo el soporte legal, mercantil, fiscal, etc., incluso la preparación de licitaciones en las que van a tener dura competencia con grandes empresas europeas que todavía no operan en España. Con la ayuda de estas dos empresas de profesionales, no habrá tema en el que no puedan ser asesorados. Conozco a las personas de ambas y doy fe de que son grandes profesionales que conocen muy bien su trabajo. En la página web de CONFEBUS están descritos todos los servicios que se pueden prestar.

¿Quiénes podrán utilizar este servicio de asesoramiento?

Todos los asociados de CONFEBUS podrán utilizarme como contacto directo o enlace para recibir este asesoramiento, o directamente a los contactos de ambas empresas que figuran en la página web de CONFEBUS.



NUEVOS RESPONSABLES DE LA MOVILIDAD

OSCAR PUENTE, MINISTRO DE TTES. Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

EL MITMA SE HA DIVIDIDO EN DOS CARTERAS:
EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Y EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y AGENDA URBANA

GOBIERNO DE ESPAÑA: Oscar Puente, Ministro de Transporte y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, Secretario de Estado de Transporte, y José Antonio Sebastián, Secretario General de Transporte Terrestre.

CONSEJEROS RESPONSABLES DE LAS ÁREAS DE MOVILIDAD EN LAS CCAA

- ANDALUCÍA: Rocío Díaz, consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
- ARAGÓN: Octavio López, consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística

- ASTURIAS: Alejandro Calvo, consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios
- CANTABRIA: Roberto Media, consejero de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente
- CASTILLA-LA MANCHA: Ignacio Hernando, consejero de Fomento
- CASTILLA Y LEÓN: María González, consejera de Movilidad y Transformación Digital
- CATALUÑA: Ester Capella, consejera de Territorio del Gobierno
- COMUNIDAD DE MADRID: Jorge Rodrigo, consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras
- COMUNIDAD VALENCIANA: Salomé Pradas, consejera de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio
- EXTREMADURA: Manuel Martín, consejero de Infraestructuras, Transportes y Vivienda
- GALICIA: Ethel Vázquez, consejera de Infraestructuras y Movilidad
- LA RIOJA: Daniel Osés, consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación
- PAÍS VASCO: Iñaki Arriola, consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes
- NAVARRA: Óscar Chivite, consejero de Cohesión Territorial
- REGIÓN DE MURCIA: José Manuel Pancorbo, consejero de Fomento e Infraestructuras
- ISLAS BALEARES: Marta Vidal, consejera de Vivienda, Territorio y Movilidad.
- ISLAS CANARIAS: Pablo Rodríguez, consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad
- CEUTA: Alejandro Ramírez, consejero de Fomento, Medio Ambiente y Servicios Urbanos
- MELILLA: Miguel Marín, consejero de Economía, Comercio, Innovación Tecnológica, Turismo y Fomento



 **UNVI**
100% ELÉCTRICOS



AUTOCARES JULIÁN DE CASTRO CUMPLE 110 AÑOS

EL OPERADOR MADRILEÑO LO CELEBRÓ CON UN GRAN ACTO CONMEMORATIVO

EL PASADO 20 DE NOVIEMBRE, EN TORRELODONES, AUTOCARES JULIÁN DE CASTRO HIZO REPASO DE SU TRAYECTORIA EMPRESARIAL, DE LOS VALORES QUE SIGUEN GUIANDO A LA EMPRESA Y DE LOS RETOS DE UN FUTURO QUE AFRONTAN CON ENERGÍA

Cuando en el año 1913 Marcos de Castro comenzó a llevar a los vecinos desde la estación del pueblo de Galapagar hasta Torrelorones en carruaje de caballos, no imaginaba que sus nietos seguirían sus pasos y gestionarían una de las empresas familiares de referencia de nuestro país y de la Comunidad de Madrid. Ahora, la empresa no sólo sigue conectando ambos municipios, sino que ofrece hasta 16 líneas regulares en la zona, uniendo también Colmenarejo, Las

Rozas, Valdemorillo y Collado Villalba con Madrid capital, y presta además el servicio urbano dentro de Torrelorones.

Esta empresa familiar está unida a estos pueblos no sólo por interés económico, sino también como parte de más de su ciudadanía, entendiendo que su servicio es parte fundamental de la vida de sus gentes. La historia de Autocares Julián de Castro es la de la movilidad de nuestro país. Con ellos llegó uno de los primeros autobuses de combustión de la comarca, que desplazó a la propulsión animal. Su primer vehículo llegó en 1924 y tan solo podía llevar a 14 personas. Esa noche, el primer autobús de la comarca durmió en el establo, bajo el mismo techo que los caballos.

Entonces, el hijo de Marcos, Julián, fue el único conductor de la empresa hasta que llegaron a la compañía Tomás y Nicolás, sus primeros empleados. En los años 60 siguieron llegando nuevos autocares. Hoy, 260 personas forman parte de su plantilla y con 140 autobuses prestan servi-

cio a ocho millones y medio de viajeros al año, unos 1.000 usuarios por hora.

Fundamental para la historia de esta empresa fue Concha Sanz, la esposa de Julián de Castro, que tomó las riendas al fallecer éste en 1986. “La jefa”, como la llamaban, transmitió a sus 8 hijos los valores de vocación por el trabajo con tenacidad y generosidad.

SIEMPRE INNOVANDO

Ya con la tercera generación al mando, la compañía siguió apostando por la innovación y en 2013 puso en marcha su primer autobús híbrido. Tiene ahora 25 de ellos y sumará otras 10 unidades en 2024 y otras 10 en 2025. Y el 75% de su flota urbana de Torreledones ya es híbrida. Desde 2013 se calcula que su política medioambiental ha conseguido reducir un 9% las emisiones de CO2 de sus vehículos. El próximo paso, el autobús eléctrico. Actualmente está realizando pruebas con diversas marcas. Y no sólo eso. En enero de 2023, la empresa instaló 80 paneles fotovoltaicos para conseguir la autosuficiencia energética. De hecho, con lo que produce, además de poder abastecerse, puede retornar a la red la mitad de la energía generada.



Julián de Castro hijo es el actual CEO de la empresa.

Ha trabajado en la empresa familiar desde los 11 años, pasando por todos los puestos, desde cobrador de billetes a conductor y finalmente gestionando el negocio. Julián puede contar mil anécdotas al

volante pero, sobre todo, puede hablar de su llevar su empresa en vena, de nacimiento. “Por delante del beneficio está el servicio. Sólo tienes lo que das,” afirmó el día de la celebración. Cuenta que hubo un momento siendo joven en el que sintió la tentación de hacer carrera en otro sector, pero sintió “que era una traición” y se quedó. “Siento orgullo de pertenecer a un colectivo, el de las empresas familiares. Hemos conseguido emocionarnos con cada logro, hay un capital que no cabe en una hoja excel, el capital emocional. Los datos fríos son nuestros 140 autobuses y los diez millones de Km recorridos, pero los datos emocionales son las 260 familias que forman parte de la nuestra y nuestros ocho millones y medio de viajeros”, señaló. “La tragedia de una empresa familiar no es no cumplir sus objetivos, sino no tenerlos,” concluyó.

UNA EMPRESA ACOGEDORA Y SOLIDARIA

Su plantilla quiso también participar en el acto de los 110 años. El presidente del Comité de Empresa, Álvaro Forter, destacó la “satisfacción de ver como el trabajo de todos los compañeros hace que Julián de Castro pueda ofrecer un servicio de calidad” e hizo hincapié en cuatro valores: “responsabilidad, seguridad, puntualidad y respeto al medio ambiente”.

EN EL EVENTO SE ENTREGÓ UN CHEQUE DE 15.000 EUROS A LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA CONTRA EL CÁNCER, APORTADOS POR SUS EMPLEADOS Y LA EMPRESA, Y HUBO HOMENAJE SORPRESA PARA JOSÉ LUIS PERTIERRA, POR SUS 40 AÑOS COMO DIRECTOR DE LA EXTINTA ASOCIACIÓN FENEBUS

Desde el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid se destacó la cercanía, la calidad y la innovación de la compañía.



La alcaldesa del municipio madrileño de Torreledones, Almudena Negro, se refirió a la generosidad de la empresa con la sociedad y se refirió a ella como “un referente en la historia de los municipios y de Madrid”, que siempre pone a las personas en el centro. La presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, que fue la encargada de clausurar el evento, se centró en los valores de la empresa “en los que creemos en Madrid: esfuerzo, trabajo bien hecho y perseverancia.” Y finalizó: “Podemos decir con orgullo que Julián de Castro es parte de nuestro tejido empresarial productivo y un ejemplo de innovación y compromiso con el medio ambiente.”



MUCHO FUTURO POR DELANTE

Tras el COVID, la empresa ha sabido remontar. El año pasado ya pasaba un 5% los resultados de 2019 y éste cerrará con un crecimiento del 16% en relación a 2022. Todo apunta hacia unas próximas décadas de éxitos y que seguirá en la carretera atendiendo las demandas del mercado con la máxima calidad, contribuyendo con su trabajo a que el transporte de la Comunidad de Madrid siga siendo un referente nacional e internacional.

FOTOS: Comunidad de MADRID





LAS CONCESIONES DE ANDALUCÍA SE LICITARÁN A FINALES DE 2023

ASÍ SE INDICÓ EN LA MESA LA MOVILIDAD INTERURBANA: EL AUTOBÚS COMO EJE VERTEBRAL

ESTA MESA REDONDA TUVO LUGAR TRAS LA ASAMBLEA GENERAL DE LA FEDERACIÓN ANDALUZA EMPRESARIAL DE TRANSPORTE (FANDABUS), QUE SE CELEBRÓ EN LA SEDE DE LA CONFEDERACIÓN GRANADINA DE EMPRESARIOS, CON LA ASISTENCIA DE MÁS DE 120 PROFESIONALES DEL SECTOR

A sí, esa adaptación a las condiciones imperantes en la actualidad no debe de quedar al margen del equilibrio necesario entre la rentabilidad de las empresas y la protección de los derechos de los trabajadores, además de primar la seguridad vial, cuestión ésta imperativa en toda regulación de las actividades realizadas en las vías públicas.

José Miguel Casasola, Director General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, abrió la mesa asegurando que la renovación de las concesiones andaluzas, es la primera prioridad de su departamento para que los

operadores puedan tener “tranquilidad y seguridad jurídica”. Recordaba que ya se ha sacado la licitación para el diseño del nuevo mapa concesional con lo que se pretende reestructurar las líneas atendiendo a las nuevas necesidades, incorporar el transporte metropolitano, atender la realidad de la despoblación y el transporte a la demanda como alguna de las soluciones. Sin embargo, aunque en marcha, el proceso es largo. Sólo el proceso de rediseño va a llevar muchos meses y luego habrá que llevar a cabo las licitaciones. Podrían ser cinco años de trámites. Ante esto indicaba que “no podemos esperar tanto tiempo con las concesiones caducadas”, a pesar de que las empresas siguen prestando el servicio público. Por ello, se acometerá una renovación, respetando la estructura actual del mapa, a través de licitación para finales de 2023 y comenzarán a adjudicarse a principios de 2024 para que durante el próximo año la red quede totalmente renovada en espera de la llegada del nuevo mapa concesional.

El otro objetivo fundamental para la Dirección General de Movilidad andaluza es la sostenibilidad, conseguir reducir el uso del coche privado y fomentar la utilización del transporte público.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, indicó que este proceso debe ser una excepcionalidad. Sobre el sistema concesional señaló que proporciona al sector la tan buscada liberalización, pero a través del concurso público. “El sector está liberalizado. Cualquiera puede venir a los concursos. Lo que pretenden algunos es la desregulación del sector.” Puso ejemplos de otros países como Alemania y Francia en los que tras la liberalización total del sector en 2013 lo que se ha producido es un oligopolio. También apuntaba que en esos países, donde existía monopolio ferroviario en las rutas, las líneas de autobús partían de cero, de hay el gran éxito inicial. Sin embargo, afirma Barbadillo, que después la plataforma que concentra el 96% de la oferta de servicios en autobús, no sólo ha subido un 24% las tarifas que tenía en origen, sino que ha desestimado las rutas que no eran rentables económicamente, dejando sin servicios a las poblaciones por debajo de 100.000 habitantes. Frente a esto, recordaba que en España, nuestro sistema, además de prestar servicios estables a las poblaciones del país para garantizar la movilidad de todos, también establece tarifas fijas que no varían en función de la demanda o en fechas claves como la Navidad, cosa que no ocurre en los sistema desregulados.

“Ni el resultado ha sido tan bueno, ni nuestro sistema es tan malo”, declaraba. Según dijo el presidente de Confibus, la Comisión Europea al estudiar el modelo concesional español ha indicado que de producirse la desregulación solicitada por parte del sector, tan sólo aumentaría el mercado un 5%. Precisamente sobre la alta demanda del transporte público este verano señalaba que se van a mejorar las cifras de 2019.

Terminó explicando que frente a la idea de concentración empresarial que se lanza sobre el sistema concesional español, la realidad desmiente esa creencia con datos: más de 650 empresas prestan servicios actualmente en las concesiones de todo el país.

Antonio Rafael Muñoz, secretario Sector de Carreteras, Urbanos y Logística de FeSMC UGT Andalucía, se refirió al problema de la falta de conductores. Afirmaba que hay menos búsqueda de empleo porque también hay menos población joven que antes y por el coste de formación. Antes, al baby boom que garantizaba muchas personas demandando trabajo, se sumaba que el carné de conducir profesional se podía obtener gratis al hacer el servicio militar obligatorio.

A su juicio, otro gran problema por el que la profesión ya no es atractiva es la falta de conciliación familiar y laboral, ya que la mayor parte del trabajo se desarrolla en fines de semanas y festivos, cuando hay turismo, salvo en las líneas regulares y urbanas. A esto se sumaría también un salario bajo. “Con todos mis respetos, no se puede comparar la res-

EN ESPERA DEL NUEVO MAPA CONCESIONAL DE LA REGIÓN, QUE PODRÍA TARDAR EN LLEGAR MÁS DE CINCO AÑOS, LA JUNTA DE ANDALUCÍA ACOMETERÁ UNA RENOVACIÓN, RESPETANDO LA ESTRUCTURA ACTUAL DEL MAPA. HABRÁ LICITACIÓN A FINALES DE 2023 Y COMENZARÁN A ADJUDICARSE A PRINCIPIOS DE 2024

ponsabilidad de un conductor que lleva personas con las labores de caja en un supermercado, no puede cobrarse lo mismo o menos.”

Acabó haciendo un alegato a favor de la puesta por el transporte en autobús, como más sostenible y barato, frente a modos como el tranvía “que va a costar 100 millones de euros”, decía, en alusión a la nueva línea que se abrirá en Granada.

Rafael Durbán, director División Sur en Avanza y Coordinador de la Comisión de Transporte Regular de FANDABUS, habló sobre la importancia de la calidad tendrá, tanto en las infraestructuras como en la gestión de los servicios. En línea con el representante de UGT, reiteraba la apuesta que desde las Administraciones se hace por el sistema ferroviario a pesar de que las inversiones en carretera son mucho más económicas sin perder la perspectiva de la sostenibilidad.

En cuanto a la calidad de la gestión, afirmaba que “el mapa concesional no puede ser únicamente un plano con líneas”. Y señaló que hay que potenciar en Andalucía el transporte metropolitano para dar un salto cualitativo. Y terminaba pidiendo un nuevo mapa consistente en el que no todos los servicios fueran “por riesgo y ventura” de los operadores.



De izquierda a derecha, Jaime Rodríguez, Director de CONFEBUS, Valeriano Díaz, Presidente de FANDABUS, y Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS, en la pausa entre la Asamblea de FANDABUS y la mesa debate posterior, que fue moderada por el director de FANDABUS, director Rafael Sánchez.

FANDABUS RECONOCIÓ A DIVERSOS EMPRESARIOS ANDALUCES: ANTONIO VARO, DE TRANSPORTES GENERALES COMES; SANTIAGO ROBLES, DE TRANSVÍAS DE SEVILLA; MIGUEL CONTRERAS, DE AUTOCARES CONTRERAS; Y PAULINO CARO, AUTOCARES PAULINO

Alberto Dorrego, abogado especialista en Derecho Público y Administrativo y Socio de Eversheds Sutherland, expuso que en un informe realizado por encargo de CONFEBUS se ha trabajado en el estudio de las propuestas que podrían ser incorporadas a los nuevos pliegos, tomando como referencia las mejores prácticas llevadas a cabo en las licitaciones que ya se han producido. El fin de este informe es que se licite escuchando al sector, que se tenga en cuenta la viabilidad de las empresas y que las ofertas se ajusten a la realidad. Para ello, deben establecerse mecanismos correctores que eviten los desajustes que se producen cuando varían conceptos básicos para la explotación como el combustible o los salarios. Muy importante en este estudio es la lucha contra el efecto subasta y las bajas temerarias. También aconseja el informe regular las excepciones que se puedan producir por prórrogas cuando se venzan los plazos de la concesión, como está ocurriendo ahora. Con este documento, se pretende ayudar a la Administración desde el sector para poder sacar adelante las licitaciones con el mayor éxito posible para todos.

EL NUEVO MODELO CONCESIONAL DEBE "TENER EN CUENTA A LAS EMPRESAS"

"La prestación de un servicio público de calidad no debe ser a costa de la rentabilidad de las empresas, pero tampoco la rentabilidad de éstas de mermar la

calidad", comenzaba su discurso de clausura **Valeriano Díaz Revilla, Presidente de FANDABUS**. Por eso, defendió el modelo de colaboración público-privada, en el que caben "todo tipo de empresas, pymes y grandes compañías".

Afirmó que "el sistema concesional debe mejorar si no queremos que deslegitimen quienes buscan la desregulación" Hacía hincapié en la importancia de compensar las líneas más rentables con las menos rentables para que pueda darse el derecho a la movilidad de todas las personas, también en el mundo rural. Y recordaba también que con la desregulación la Administración perdería la titularidad de las líneas. Con el sistema actual, afirma, se consolida "un modo seguro, de calidad, que casi no supone gasto para la Administración Pública y que genera riqueza y empleo." Sobre el nuevo mapa andaluz en el que se trabaja, pidió que "se tenga en cuenta a los empresarios".

También señaló los puntos débiles y retos a los que se enfrenta el sector: el precio del combustible y la falta de conductores profesionales. Y también la necesidad de tener tarifa de compensación "más justa" y "eliminar las pérdidas económicas en líneas muy deficitarias donde se debe cambiar el sistema para que se pueda seguir prestando el servicio". Según Díaz Revilla, hay concesiones que tienen pocos viajeros y no resulta rentable, "pero es que también hay otras, con muchos viajeros que son deficitarias. Hay que intentar cambiar el sistema concesional desde su raíz", ha manifestado.

Para poder solucionar el problema de la falta de conductores, pedía "menos trabas y mayor flexibilidad para su contratación". España debería liderar este asunto aprovechando este semestre de presidencia de la UE", dijo. Quiso también recordar que hay un gran trabajo por hacer para incorporar a la mujer al sector del autobús.

Valeriano Díaz dijo: "Somos optimistas porque la población cada vez demanda más transporte público y tiene más conciencia medioambiental". Agradeció la ayuda de las políticas de descuentos del gobierno central y de la Junta de Andalucía, que han permitido en 2023 recuperar las cifras de viajeros previas a la pandemia.

Finalmente, la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, **Rocío Díaz**, hizo repaso precisamente de las ayudas que puso en marcha el gobierno andaluz para ayudar al sector. Se refirió al trabajo de su área en materia de fomento del transporte público y defensa de la rentabilidad de las empresas. Habló sobre los planes de movilidad sostenible, los sistemas tarifarios comunes, los nuevos modos de pago con tarjeta y móvil, la bonificación del transporte público, la inversión en estaciones de autobús en Sevilla, Córdoba y Huelva, la intermodalidad y el diseño del nuevo mapa concesional.





MÁS DE 100 CAMIONES Y AUTOCARES SE MANIFESTARON EN MADRID

PROTESTABAN POR LA “EXPULSIÓN” DE LOS TRANSPORTISTAS DE LA ZBE DE LA CAPITAL

LA MARCHA LENTA FUE CONVOCADA POR LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y DE VIAJEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (ATA, ATG, CETM-MADRID, FENADISMER MADRID Y AETRAM)

Los organizadores de esta marcha lenta, que tuvo lugar el pasado 30 de octubre por el centro de Madrid, consideran necesaria una flexibilización del calendario de accesos de los vehículos profesionales al Distrito Centro, tanto de viajeros, como de mercancías y mudanzas. Protestaron por las prohibiciones de acceso a los vehículos profesionales a la Zona de Bajas Emisiones en el Centro de Madrid a partir de 1 de enero de 2024, así como por sus limitaciones horarias, ya que a partir del año que viene no podrán acceder al Distrito Centro los vehículos ligeros (furgonetas) hasta 3,5 tns. de MMA, con lo que prácticamente el 70% de la flota actual de distribución urbana de mercancías (DUM) no podrá realizar su trabajo en el centro de Madrid, siendo más grave aún para el sector de las mudanzas en el que el porcentaje de la flota que no cumple con los distintivos ambientales necesarios supera el 80%. Esta grave situación también se repite para todos los vehículos de transporte de viajeros por carretera (autocares) de menos de 3.500 kg con distintivo B, los cuales tampoco podrán acceder a dichas zonas a partir del 1 de enero de 2024, ampliándose esta medida a todos los vehículos B sin distinción a partir del 1 de enero de 2025, con una afectación de más del 60% de la flota actual de autocares discrecionales y turísticos en la región y que supondrá un grave perjuicio de movilidad para los turistas en la ciudad de Madrid.

El sector del transporte en los últimos años ha vivido una difícil situación económica, principalmente por la subida de los carburantes, que ha provocado que no tenga capacidad inversora para renovar su flota, pero existen otros inconvenientes como es la ausencia de infraestructura asociada y la falta de puntos de recarga eléctricos en la ciudad de Madrid. Por ello, el sector solicita una moratoria de tres años al Ayuntamiento de Madrid, hasta el 31 de diciembre del 2.026, para que se permita el acceso de los vehículos profesionales con distintivo B al Distrito Centro.

Advierten los transportistas que, de mantenerse el actual calendario de acceso, se producirán problemas de abastecimiento en el centro de Madrid, ya que no existirán vehículos suficientes para poder desarrollar el servicio. También piden una ampliación de los horarios de acceso para poder circular por la tarde evitar la concentración de estos vehículos. Para las mudanzas solicitan un tratamiento específico, porque realizan escasos kilómetros y estando estacionados la mayor parte de la jornada, por lo que se deberían exceptuar sus prohibiciones de acceso.

Desde las asociaciones convocantes se indica también que cabe recordar que el actual equipo de Gobierno municipal se mostró muy crítico con la regulación de Madrid Central que planteó en 2018 la anterior alcaldesa, Manuela Carmena, y que el alcalde actual, José Luis Martínez Almeida, se comprometió con el sector del transporte a analizar la situación a raíz de la moratoria aprobada el año pasado, por lo que resultaría deseable que abandonara la senda “ultraecologista” que viene manteniendo y que adoptara medidas realistas y asumibles para los transportistas.



FECAV SOLICITA LA ACTUALIZACIÓN DE PAGOS A LOS CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE

LA III JORNADA FECAV REUNIÓ A MÁS DE UN CENTENAR DE PROFESIONALES

LA FEDERACIÓN EMPRESARIAL CATALANA DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS CELEBRÓ SU JORNADA EL PASADO 17 DE OCTUBRE EN EL PALAU DE LA MÚSICA CATALANA BAJO EL LEMA "LA VINCULACIÓN SECTORIAL POR UN TRANSPORTE PÚBLICO INCLUSIVO"

José María Chavarría, presidente de FECAV, en la inauguración del acto, subrayó que "el transporte de viajeros por carretera es un elemento imprescindible en el proceso de descarbonización de la movilidad y un catalizador esencial para la calidad de vida de la ciudadanía". Por este motivo, "los gobiernos tienen la obligación de fomentar la intermodalidad y el servicio de autobús, entendido como un eje fundamental por su capilaridad. También es necesario actualizar los pagos a los concesionarios de transporte público: no podemos sustentar las bonificaciones y es necesario, a la vez, potenciar las inversiones en infraestructuras por medio de los fondos públicos Next Generation, para evitar el aumento de endeudamiento de las empresas". Además, el presidente de la Federación hizo hincapié en la necesidad de ampliar la

financiación pública para los servicios de bus urbano e interurbano, así como cuidar el servicio discrecional por el hecho de ser el principal servicio complementario del Turismo, actividad más relevante de nuestro país, en términos de riqueza.

El discurso de bienvenida del director general de Transportes del Departamento de Territorio, Oriol Martori, se centró en los inminentes retos que se plantean y coinciden con los objetivos de FECAV, según explicó. Así, el director dijo que "el sector de transporte de viajeros por carretera es imprescindible para la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía, debido a que favorece el desplazamiento de personas cohesionando el territorio y el desarrollo de Cataluña". Martori también explicó que "con los próximos contratos programa se moverán más de 70 millones de personas anualmente". El sector del autobús y el autocar facilita la libertad de las personas por el hecho de llegar a todos los usuarios y a todo el territorio. En este sentido, no se puede dejar de lado las zonas más periféricas, sino garantizar el modelo de transporte público y movilidad que necesita la población, articulando mecanismos de seguridad, de accesibilidad, de digitalización, así como un sistema integrado más extenso. Por eso, "la Generalitat se ha comprometido con haber integrado

todos los municipios del territorio en las ATM en 2024".

LOS DESAFÍOS DEL SERVICIO DE BUS REGULAR

Con la participación de Jesús Herrero, Secretario General de ATUC; Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS; Ignacio López, Expresidente de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados y Carlos Suárez, CEO de Vectio, la primera sesión, moderada por el periodista David Guerrero, abordó diversas cuestiones como el papel del Administración como facilitador de financiación para que el transporte sea más competitivo; la estrategia de la movilidad concibiendo a la persona usuaria en el centro del modelo; la energía como factor condicionante de las políticas públicas en materia de neutralidad climática, así como la relevancia de los elementos cuantitativos respecto a los cualitativos para hacer del servicio de bus un modo transporte público tan relevante, en la toma de decisiones, como el resto de modos.

EL SERVICIO DISCRECIONAL: UNA PALANCA DE DESARROLLO TRANSVERSAL

El segundo bloque contó con las intervenciones de Iñaki Collado, Presidente de IDEMICE; Carles Rivera, Coordinador Gerente del Pacto Industrial; David Sastre, Consultor independiente y moderado por el periodista y Director de Nexobús, Daniel Gallego. Aquí se habló en profundidad de la planificación del servicio direccional, incorporando la tecnología y colaboración pública-privada, que inciden en la eficiencia del servicio. Aparte, se hizo hincapié en la relación entre los servicios y las infraestructuras de la movilidad, así como la competitividad de las empresas de un territorio y, también, la flexibilidad de los modelos de planificación urbanística para adaptarse a las cambiantes necesidades y la evolución del entorno físico.

LA CONDUCCIÓN PROFESIONAL: LAS CLAVES PARA ATRAER TALENTO

En la última mesa, sobre las personas profesionales y la retención de talento, la Directora del Observatorio de RRHH, Maite Sáez, moderó el diálogo entre Àngel Royo, Director de Formar-te, Mercè Chacón, Directora General de Formación Profesional del departamento de Educación, Àlex Lobaco, Subdirector de Programas de Formación del Consorcio de Formación Continua de Cataluña y Daniel Lorenzo, Director de Public Affairs. Los ponentes trataron aspectos sobre la evolución de la formación en el ámbito de la conducción profesional, los procedimientos regulados por parte de la Administración pública para homologar los estudios. También se puso de manifiesto la revisión de la normativa vigente para poder obtener toda la formación en un tiempo más adecuado para hacer más atractiva la profesión y su acceso; la FP dual para cubrir puestos de trabajo calificados; el sistema de interacción entre los centros educativos y las em-



De izquierda a derecha, Mercè Chacón, Directora General de Formación Profesional del Departamento de Educación de la Generalitat, José María Chavarría, Presidente de FECAV, y Oriol Martori, Director General de Transportes del Departamento de Territorio de la Generalitat

presas; la formación continua como herramienta para reciclar a personas trabajadoras; la colaboración de FECAV para vehicular formaciones como palanca para el sector; la falta de equilibrio entre titulaciones y oferta laboral; las preferencias de las personas en activo en términos de oportunidades de desarrollo, conciliación familiar y estabilidad laboral.

NECESIDAD DE LA CONTINUIDAD DE BONIFICACIONES TARIFARIAS Y AYUDAS A LA RENOVACIÓN DE FLOTAS

El presidente de FECAV, José María Chavarría, en sus conclusiones, repasó el contenido expuesto durante la Jornada, remarcando que "el sector requiere de una clara política continuista en cuanto a las bonificaciones tarifarias de cara a 2024 y de una apuesta decidida por renovar flotas y mejorar frecuencias, teniendo en cuenta que en Cataluña ya cuenta con más de 230 millones de viajeros anuales, entre regular y discrecional. También, invertir en más infraestructuras ligadas al transporte público, como son los carriles bus y estaciones de autobuses, aprovechando los fondos públicos Next Generation". Respecto al talento, "si queremos evitar complicaciones en la prestación de servicio y paralizaciones de flotas, reclamamos medidas urgentes que favorezcan la captación de talento, tanto nacional como internacional, así como profesionalizar a las personas mediante programas formativos y planes de estudios como la FP, pero también la formación continua para personal de tráfico, administración y otras áreas de la empresa".

LA GENERALITAT SE HA COMPROMETIDO A INTEGRAR EN EL SISTEMA TARIFARIO DE LAS ATM A TODOS LOS MUNICIPIOS DEL TERRITORIO EN 2024



GLOBAL MOBILITY CALL 2023: EL CAMBIO DE MOVILIDAD ES COSA DE TODOS

GMC SE CELEBRÓ EN MADRID DEL 24 AL 26 DE OCTUBRE

ORGANIZADO POR IFEMA MADRID Y SMOBHUB, BAJO EL AUSPICIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, LA SEGUNDA EDICIÓN DE GLOBAL MOBILITY CALL ES YA EL EVENTO DE REFERENCIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EUROPEA

El presidente de IFEMA MADRID, José Vicente de los Mozos, se refería a Global Mobility Call en la apertura del foro experto como “un gran catalizador de la movilidad sostenible”. Más de 250 empresas y más de 500 speakers (40% internacionales) y 8.000 profesionales de 37 países han participado presencialmente en 120 mesas sectoriales y conferencias. Además, alrededor de 10.000 personas siguieron las charlas, conferencias y debates a través del streaming y la plataforma digital Live Connect. La feria ha crecido más de un 42% con respecto a la primera edición.

UNA CENA DE GALA CON LA PRESENCIA DEL REY

Su Majestad el Rey, Presidente de Honor del Global Mobility Call, fue recibido a su llegada a la Real Casa de Correos de Madrid para la cena de gala del evento

por la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso; la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en funciones, Raquel Sánchez; el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida; y por el presidente del Comité Ejecutivo de IFEMA Madrid, José Vicente de los Mozos, entre otras autoridades. Don Felipe afirmó en su discurso sobre GMC que “... España quiere protagonizar la movilidad del futuro a partir del talento, la innovación, las energías renovables y las infraestructuras más avanzadas...”

INAUGURACIÓN CON LA MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en funciones, Raquel Sánchez, inauguró la segunda edición del Global Mobility Call (GMC), afirmando que “la transición ecológica de la movilidad no es un capricho de este Gobierno sino un compromiso global y europeo, una respuesta a la emergencia”. “No estamos en disposición de dar pasos atrás. Algunas medidas adoptadas para suprimir zonas de bajas emisiones de nueva creación o para frenar proyectos ya en marcha cofinanciados por Europa son injustificables y perjudican gravemente a los ciudadanos”, advirtió.



CLAUSURA A CARGO DEL ALCALDE DE MADRID

El Alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida cerraba el evento indicando que Global Mobility Call es ya una "cita ineludible" tras el continuado éxito cosechado. Afirmaba que "Madrid es el gran referente en el ámbito de la movilidad sostenible" y "estará a la vanguardia" de la sostenibilidad ambiental, económica y social.

ARRIVA RECIBE EN LOS PRIMEROS PREMIOS GMC SUSTAINABLE PARTICIPATION

Arriva ha sido galardonada con el reconocimiento Sustainable Participation, en la primera edición de los Premios GMC, que reconoce el proyecto de participación sostenible que ha desarrollado la compañía durante el evento, donde, entre otros, ha presentado un stand en el que reutiliza mobiliario trasladado para la ocasión desde su sede sostenible de Alcorcón.



EL SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD, PUNTO CLAVE DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Iberdrola participó con un stand y patrocinando jornadas. En su coloquio "Un enfoque abierto de la transición energética para la movilidad sostenible", intervino David Martínez Fernández (CEO en IBERDROLA ENERGÍA ESPAÑA), quien destacó que no sólo existe una tecnología bien desarrollada tanto para la fabricación de vehículos eléctricos como para poder generar y distribuir la energía suficiente, sino que, dada la inestabilidad geopolítica actual, "no debemos seguir dependiendo de otros países para el suministro de combustibles fósiles". Por todo ello, considera fundamental acelerar el proceso de cambio de modelo energético y que las Administraciones Públicas aprueben ayudas para "el despliegue de los puntos de recarga" y para "la compra de vehículos." "Habrá energía suficiente para todos, es un reto que requiere inversiones en redes y en digitalización, pero ya hemos sido capaces antes de hacer frente a retos mayores que éste," añadió. Afirmó que la electromovilidad "no es una opción, sino una necesidad".

KARSAN TUVO UNA INTENSA PRESENCIA EN GMC

KARSAN ha desarrollado una completa gama de autobuses urbanos cero emisiones: eléctricos, de hidrógeno y también autónomos. Contó con un stand y también tuvo un autobús autónomo e-ATAK para pruebas en la zona exterior. Es un vehículo que ya circula en una línea de bus de Noruega. Y, precisamente sobre el tema de la conducción autónoma, ofreció una ponencia en la zona GMC Congresos. Los responsables de la marca señalaron que "el desafío que va a suponer subirse a un autobús sin conductor se verá rápidamente aceptado como algo normal, ya que la sensación de seguridad que experimenta el viajero le hace olvidarse de que no hay conductor. En su lugar, la tecnología aplicada a los autobuses e-ATAK AUTÓNOMO permitirá al usuario entrar en un espacio seguro y a moverse de forma cómoda por su ciudad".

SOLARIS HABLÓ DE SU EXPERIENCIA

CERO EMISIONES EN LA ZONA GMC CONGRESOS

SOLARIS estuvo representada por CAF, grupo al que pertenece la firma fabricante de autobuses. Javier Martínez Ojinaga (CEO en CAF ESPAÑA), participó en alguno de los coloquios indicaba que, en el grupo, tanto en su división de ferrocarril como la de autobuses, su negocio "es por definición verde, apostamos por la movilidad sostenible en todas nuestras actividades." La tendencia a la compra de vehículos eléctricos es evidente y en el caso de su marca SOLARIS, ya han puesto en circulación más de 3.000 autobuses cero emisiones en Europa. SOLARIS es líder del este mercado en autobuses urbanos eléctricos, con un 15% de cuota. El 50% de su producción es ya de e-buses, tan sólo el 10% son híbridos y el resto se divide entre trolebuses, que también son vehículos eléctricos al estar enganchados a catenaria, y propulsión de gas.

CONFEBUS PARTICIPÓ ACTIVAMENTE

EN LOS CICLOS DE CONFERENCIAS DE GMC

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, explicaba en una de las ponencias que para potenciar el transporte multimodal es necesario "trabajar en la despenalización de los transbordos" y para eso son

EL ENCUENTRO INTERNACIONAL HA CONTADO CON DOS ZONAS: GMC EXPO Y GMC CONGRESOS



necesarias tres cosas fundamentalmente “las infraestructuras que sirvan de nodo de conexión entre modos, la coordinación de horarios y un potente sistema de información al pasajero en tiempo real”. Todo ello englobado en un sistema de gobernanza que pueda gestionar de manera independiente las tomas de decisiones en materia de transporte en una región, como hacen los consorcios de transportes ya creados, y con un marco de financiación estable que permita las inversiones que necesita un sistema de transporte sólido. Ese modelo de delegación de poder habría que hacerlo, a su juicio, a nivel nacional.



ARRIVA HABLÓ DE SU ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

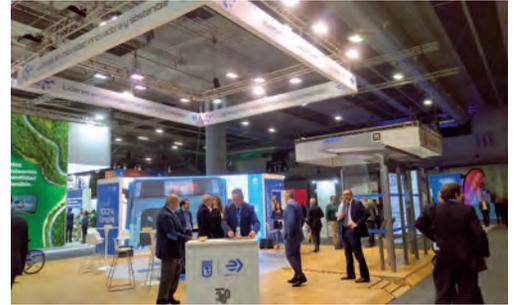
El grupo explicó su proyecto de electrificación de todo el transporte urbano del municipio madrileño de Móstoles en los “Encuentros Arriva Cero”. Su stand fue diseñado con materiales sostenibles y el mobiliario de su propia sede de Alcorcón, que se trasladó al Ifema como ejemplo de su política de prácticas sostenibles. También lideró la mesa redonda sobre multimodalidad en el transporte de personas. Anne Hettinga, CEO de Arriva Netherlands, afirmaba que ARRIVA es una compañía experta en multimodalidad y explicó el modelo de mercado de la movilidad en los Países Bajos, prácticamente gestionado por empresas privadas. ARRIVA tiene una plataforma multimodal en la que el viajero solo tiene que seleccionar el modo, reservar y pagar un billete.

AVANZA TUVO EN SU STAND UN AUTOBÚS CON PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO

Además de su autobús de hidrógeno, AVANZA lideró el ciclo de conferencias “Soluciones de movilidad para los ciudadanos”. En su participación cabe destacar sus proyectos de innovación y energía sostenible, su transporte multimodal y sus soluciones sostenibles para brindar mejores experiencias a los clientes. El operador ofrece servicios de movilidad



en autobús, metro, tranvía y bicicleta. El director general de Avanza, Valentín Alonso Soroa, indicó que por cada autobús que ponemos a circular, eliminamos 20 coches en la calle y éstos tienen una media de 14 años de antigüedad. “La principal medida para descarbonizar es dejar el coche en casa.”



EMT MADRID INMERSA EN LA DESCARBONIZACIÓN TOTAL DE LA FLOTA

EMT Madrid se halla inmersa en proyectos como la consecución de una flota 100 % limpia, la progresiva electrificación de la red de líneas de autobuses madrileños, la transformación de las infraestructuras de EMT en aras de la descarbonización y la incorporación inminente de modelos de autobús propulsados por hidrógeno, entre otros aspectos. En cuanto a su presencia en la zona GMC Congresos, el transporte público como eje vertebrador de la movilidad sostenible y su digitalización para una mejor experiencia del usuario fueron los temas centrales de sus ponencias.

GRUPO RUIZ PRESENTÓ SUS INNOVACIONES EN MOVILIDAD EFICIENTE Y SOSTENIBLE

Dentro y fuera del pabellón, Grupo Ruiz contó además con su iniciativa para la movilidad de última milla con triciclos eléctricos: Minits. Está ya en marcha en Badajoz. En la misma ciudad y sus pedanías lleva casi un año funcionando otra de sus innovaciones: Busme. La compañía presentó este modelo de transporte a la demanda y en tiempo real. Ahora está en fase piloto en Toledo, para extenderse otras ciudades en los próximos meses. Su tercer lanzamiento fue el proyecto ‘Vanwardia’, una Plataforma MaaS que integra todas las opciones de transporte público, en una sola aplicación accesible desde cualquier smartphone. Ya está activa en Badajoz y en breve en Toledo. Además, el grupo cuenta con más del 70 por ciento de su flota nacional propulsada por combustibles alternativos. Por este motivo, ha puesto en marcha un proyecto innovador, inédito en España, a través del uso del hidró-



VIMOS AUTOBUSES DE HIDRÓGENO, AUTÓNOMOS, VEHÍCULOS DE ÚLTIMA MILLA, Y SERVICIOS MULTIMODALES Y A LA DEMANDA

geno verde: Inspira Madrid. Es un consorcio formado por Grupo Ruiz, Madrileña Red de Gas y FRV), que construirá un electrolizador (en el norte de Madrid) y de quince hidrolineras (ubicadas estratégicamente en distintos puntos de la región). Podrán usarlas taxistas, flotas logísticas y de recogida de residuos, autobuses adscritos al Consorcio de Transportes de Madrid, etc...

EL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES, TAMBIÉN TUVO STAND EN GMC

En el stand compartido de Metro y Consorcio Regional de Transportes, la Comunidad de Madrid dio a conocer iniciativas como la nueva estación Santiago Bernabéu, los planes de digitalización aplicados a este ámbito o la primera línea del suburbano que podrá operar de forma automática y sin conductor en el futuro desarrollo urbano Madrid Nuevo Norte o el innovador autobús autónomo que opera ya en la Universidad Autónoma de Madrid (UAM). Presentaron además las iniciativas sobre digitalización.

SIN ACCESIBILIDAD PARA TODOS, NO HAY MOVILIDAD SOSTENIBLE

En Global Mobility Call también hubo espacio para hablar de la accesibilidad en el transporte. El Director Gerente de Hidral Gobel, Fabio Sgardi, participó en el coloquio "Movilidad segura, inclusiva y accesible en las ciudades inteligentes". Allí afirmó: "nosotros vemos la incertidumbre como una oportunidad." La



YA HAY FECHA PARA LA TERCERA EDICIÓN DEL GLOBAL MOBILITY CALL: DEL 19 AL 21 DE NOVIEMBRE DE 2024

compañía, experta en equipos de accesibilidad para autobuses, "tiene un compromiso con toda la cadena de valor del sector" pero hay un hito que marca un antes y un después, su acuerdo con ONCE, que les ha ayudado a mejorar la conciencia social.

El año pasado se organizó una jornada en Sevilla para impulsar un transporte para todas las personas. "Es un orgullo para Hidral Gobel haber organizado el primer encuentro en el que estaban presentes todos los agentes de la movilidad, desde fabricantes a usuarios finales. Allí nació un Manifiesto que quiere ser la referencia para las actuaciones futuras de accesibilidad en el transporte público."

Por otro lado, habló del proyecto "Generando Confianza" que se lleva a cabo con diferentes operadores para escribir un manual de buenas prácticas que sea útil tanto para los fabricantes como para los propios operadores. "La accesibilidad del transporte no comienza en el vehículo, sino al salir de casa, en la calle, en las paradas y estaciones, todo el camino hasta llegar al autobús o desde que bajamos de él." "La accesibilidad beneficia a toda la sociedad", concluyó.



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.



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





EXPOBUS IBERIA 2023 SUPERA SUS EXPECTATIVAS

LA FERIA CRECIÓ UN 8,8%, SUPERANDO LOS 2.000 VISITANTES



DURANTE TRES DÍAS LOS ASISTENTES PUDIERON CONOCER LAS ÚLTIMAS TENDENCIAS Y NOVEDADES EN EL SECTOR, TANTO EN VEHÍCULOS COMO EN EQUIPAMIENTO, SISTEMAS, SERVICIOS Y SOLUCIONES TECNOLÓGICAS

La III Feria del Transporte de Viajeros por Carretera, ExpoBus Iberia 2023, celebrada en Silleda (Galicia) del 16 al 18 de noviembre, cerró sus puertas tras recibir a 2.048 visitantes, un 8,8% más que en la pasada convocatoria. Estos visitantes, que destacaron por su perfil profesional, procedían en su inmensa mayoría de España y Portugal, si bien también se registraron algunos asistentes de otros países.

Participaron 130 firmas de 18 países, las cuales estuvieron representadas por 63 expositores directos de España, Portugal, Polonia, Países Bajos, Irlanda y Australia. Unas cifras que dotaron al certamen de mayor carácter internacional, ya que estos expositores directos procedían del doble de países que en la pasada cita, siendo los extranjeros un 133% más que en-

tonces. Con sus excelentes datos, ExpoBus Iberia se convierte en la segunda feria sectorial más importante de nuestro país.

El certamen fue inaugurado por el Presidente de la Xunta de Galicia, Alfonso Rueda Valenzuela, quien elogió que Expobus sitúe a Galicia como escaparate a nivel nacional e internacional de todas las novedades relacionadas con este sector. En el acto estuvo acompañado de la Consejera de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, además de otras autoridades.

PREMIO AL MEJOR CONDUCTOR DE AUTOCARES DE ESPAÑA

Manuel Rodríguez, de Benavente (Zamora), ganó el premio Mejor Conductor de Autocares de España 2023, que se celebra en el marco de esta feria. Este



profesional desarrolla su actividad en la empresa Autocares Vaquero. El segundo puesto fue para Roberto Carlos Cancela, de Tordoia (A Coruña), que trabaja en Aulusa Santiago. El tercer lugar lo consiguió Rubén Álvarez, de Vigo (Pontevedra), que ejerce su actividad en Autos Álvarez.

En el concurso, patrocinado por la compañía MAN Truck&Bus, se realizaron las pruebas con dos autocares de doce metros modelo Lion's Coach de MAN, equipados con las últimas tecnologías.

JORNADAS DE ALTO NIVEL DE ESPECIALIZACIÓN

En este evento hubo un amplio programa de conferencias de expertos del sector, de la industria y de los propios operadores del transporte, así como de las asociaciones nacionales, destacando la apertura de las sesiones con la participación del Director General de Movilidad de la Xunta de Galicia, Ignacio Maestro, y con los presidentes de ANETRA (Luis Ángel Pedrero), CONFEBUS (Rafael Barbadillo) y DIREBUS (Alfonso Taborda), quienes hablaron sobre la situación del sector en España. Las asociaciones ANETRA y ASCABUS contaron con su propio stand en la feria.

CIRCUITOS DE PRUEBAS Y VEHÍCULOS CLÁSICOS

También hubo un circuito de pruebas en el que los visitantes tuvieron la posibilidad de probar varios vehículos de marcas como TEMSA y KING LONG, entre ellos un autobús 100% eléctrico de King Long. Además, los operadores Empresa Cuiña y Transportes Mosquera (grupo Autocares Rías Baixas), Autocares Lázara, Autocares Meijide, Empresa Lázara y Autocares de Santiago, nos deleitaron con un gran exposición de vehículos clásicos.



UNA EXTENSA EXPOSICIÓN DE PRODUCTO Y SERVICIOS BEULAS estuvo presente con su carrocería Cygnus, en esta ocasión sobre chasis Mercedes-Benz. DAIMLER BUSES contó en su stand con dos vehículos Intouro, uno de ellos híbrido. FERQUI presentó sus últimas novedades en su variada gama de microbuses y midibuses: un Sunset S4R, el su microbús 100% eléctrico CARES, idóneo para servicios de transfer o escolares entre otros.

CON SUS EXCELENTES DATOS, EXPOBUS IBERIA SE CONVIERTE EN LA SEGUNDA FERIA SECTORIAL MÁS IMPORTANTE DE NUESTRO PAÍS





KING LONG



OTOKAR



SCANIA



SUNSUNDEGUI



TEMSA



VOLVO BUSES

IRIZAR mostró dos autocares Irizar i6S Efficient: un 13m en versión integral y un 14m sobre chasis Volvo B13, además de otro Irizar i6S Efficient 13m en el stand de MAN y otro Volvo B13 en el stand de Volvo.

ISUZU BUS, a través de su distribuidor en España (Mobility Bus), mostró tres de sus modelos: los midibuses Grand Toro y VISIGO, así como el pequeño de la familia, NOVO ULTRA, versátil y ágil.

IVECO BUS nos enseñó parte de su amplia gama y pudimos ver dos Daily con carrocerías Ferqui y Unvi, pero también sus modelos Evadys, Crossway y el nuevo autobús eléctrico EWAY.

KING LONG permitirá probar en la zona de pruebas exterior su último lanzamiento: el autocar U12 Zero 100% eléctrico (el primer discrecional eléctrico de 12,25m de fabricación en serie) y también el microbús eléctrico PEV6. En su stand expuso también el midibús urbano eléctrico PEV 9, el midibús C10 y el autocar U13x.

MAN TRUCK & BUS, como vemos en la imagen de inicio del reportaje, hizo un amplio despliegue de vehículos integrales y carrozados de sus dos marcas. Así, pudimos ver el modelo NEOMAN Tourliner, y los MAN Lion's City eléctrico, Lion's Intercity y también la versión LE Efficient Hybrid, así como varios Lion's Coach y algunos chasis de autocar con carrocería Beulas Aura, Irizar i6S y Sunsundegui SC7.

OTOKAR, a través de su distribuidor en España (SOMAUTO), exhibió sus modelos Territo T y Navigo T.

SCANIA estuvo presente con uno de sus autocares, el modelo Scania Touring.

SUNSUNDEGUI contó en su stand con dos autocares de su modelo SC7, uno sobre chasis Scania y otro sobre chasis Volvo.

TEMSA, a través de su distribuidor en España (Marín Ayala), expuso en su stand el novedoso interurbano eléctrico LD SB E, pero también los modelos HD12 y MD9. Y contó además con el microbús Prestij SX en el circuito de pruebas externo.

VOLVO nos mostró dos autocares: un chasis volvo con carrocería Sunsundegui SC7 y otro con carrocería Irizar i6S.

INDUSTRIA AUXILIAR

Y en cuanto a industria auxiliar, pudimos ver lo más destacado del mercado tanto en componentes como

LA EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD, SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD O DIGITALIZACIÓN FUERON ASPECTOS QUE DESTACARON EN LA EXPOSICIÓN



en servicios para la gestión de empresas. No faltaron las empresas ATLAS BUS, BQB TECHNOLOGY, BUSMATIC, CONTINENTAL, EMARKIEL, JMB, SEFAC o STRADA, entre otros muchos.

MAN TRUCK&BUS PATROCINÓ EL PREMIO AL MEJOR CONDUCTOR DE AUTOCARES DE ESPAÑA. LAS PRUEBAS SE REALIZARON CON SUS VEHÍCULOS



ATLAS BUS



BQB



BUSMATIC



CONTINENTAL



EMAR KIEL



JMB



SEFAC



STRADA



VIAJEROS



INDCAR

¡El 2024 empieza un nuevo viaje en minibús juntos!

Todo el equipo INDCAR te desea unas felices fiestas y próspero año nuevo.



  
www.indcar.es





SETRA S 515 HD, TODO UN ALARDE DE TECNOLOGÍA, SEGURIDAD Y COMODIDAD

HEMOS PROBADO LA VERSIÓN CLÁSICA DE 12 METROS, DE LA QUE EMANA TODA LA SERIE

EL AÑO PASADO PROBAMOS LAS VERSIONES HD CONFORTCLASS Y LAS HDH TOPCLASS DE LA NUEVA GAMA 500 DE SETRA. PERO SOLO FUE UN TESTEO. AHORA LA HEMOS CONOCIDO A FONDO

El Setra S 515 HD está disponible en seis versiones en la gama HD ConfortClass, tres de dos ejes y tres de tres ejes, que van desde los 11 metros del benjamín de la serie, el S 511 HD, hasta los 15 metros del Setra S 519 HD, lo que permite una gran flexibilidad y adaptación a cualquier necesidad que requieran los operadores.

La motorización elegida para la serie ConfortClass es el OM 470 un seis cilindros de 10,7 litros con tres rangos de potencia, 290 kW (394cv), 315 kW (428 cv) y 335 kW (456 cv), para las versiones de tres ejes también está disponible la versión OM 471 de 12,8 litros con una potencia de 350 Kw (476 CV).

UN SUTIL Y ELEGANTE REDISEÑO ESTÉTICO

Los principales cambios estéticos han sido en el frontal, pero sin romper en exceso con la versión anterior, se ha buscado homogenizar la imagen de marca. El color oscuro brillante no solo cumple la función de resaltar la marca, también oculta a la vista el radar de los sistemas de asistencia. Le hace además un guiño al pasado con la incorporación del logotipo de Kässbohrer, la icónica K, sobre un elegante fondo rojo presidiendo el frontal.

A FAVOR

- Prestaciones
- Estabilidad
- Confort de marcha
- Sistemas de seguridad

EN CONTRA

- Nula visibilidad de los espejos con los parasoles abiertos

Otro elemento característico del nuevo Setra, son sus curvas, que no solo aportan elegancia, también diseño, como el nuevo y elegante elemento LED de iluminación integrado, el cual cumple la función de intermitente y de luz de posición a la vez. No solo es elegante, su diseño también es práctico. El mismo módulo puede estar situado en el lado derecho o el izquierdo. Debajo de estos se sitúan las ópticas principales, todas ellas de tecnología LED, con sistema adaptivo de luces cortas y largas, ya que en la posición auto, el sistema elige que haz de luz es el más idóneo en cada momento.

En los laterales, una elegante línea ejerce de transición entre la superficie acristalada y la parte lisa.

El vehículo ofrece una accesibilidad sin igual, tanto al habitáculo de pasajeros, sino también a la zona de almacenamiento y de elementos mecánicos.

CAMBIOS DISCRETOS EN SU INTERIOR

En su interior destaca su amplitud y una elegante selección de colores, junto con unas butacas de alta calidad modelo Setra Voyage, con una composición de tela Composition, que permiten una combinación a tres tonos con los ribetes en cañac. Son reclinables y desplazables con cinturón de dos puntos. También cuenta con tomas usb, mesita y reposa pies, así como una gran superficie acristalada la cual facilita un excelente aporte de luz natural. Para la noche, dispone de una elegante y cálida luz nocturna.

COMO SIEMPRE, CUIDANDO AL MÁXIMO EL PUESTO DE CONDUCCIÓN

Probablemente estamos ante uno de los mejores puestos de conducción del mercado, si no el mejor, que aúna comodidad y seguridad, con una visibilidad inigualable, tanto por su gran superficie acristalada como por sus excelentes espejos, que no dejan nada al azar, excepto cuando se tiene que hacer uso del parasol, ya que al bajarse este impide la visión de los espejos, problema que en breve será subsanado, con la incorporación de los espejos con cámara.

Otra novedad del puesto de conducción es la sustitución del clásico tirador del freno de estacionamiento por un pulsador electrónico el cual combina facilidad de uso y seguridad, ya que no solo retiene el vehículo sino que también hace de asistente de ayuda en pendiente. Otra opción disponible del sistema es la activación automática del freno cuando el vehículo está detenido, o que el conductor se suelte el cinturón de se-



FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MB O470
- Nº de cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 10677 cm³
- Potencia máxima: 335 kw (456 CV) a 2200 rpm
- Par motor: 2200 Nm a 1100 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: MB GO 250-8 MPS
- Velocidades: 8 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automatizado

EJES

- Delantero: ZF/RL-82-EC
- Trasero 1: MB RO 440
- Dirección: ZF Servocom 8 098
- Desmultiplicación del eje: i = 3,583

SUSPENSIONES

- Delantera: 2 Fuelles neumáticos
- Trasera 1: 4 Fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros y traseros, EBS
- Sistemas de asistencia: ABS, EBS, ESP, ASR, ABA5, AtAs ART, PPC, ADS2
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: Hidráulico por agua Voith

OTROS

- Llantas: 22,5 x 8,25"
- Ruedas: 295/80 R 22,5
- Depósito de combustible: 400 L.
- Depósito de Adblue: 35 L
- Plazas: 44 plazas
- Capacidad maletero: 9,9 m³

RECORRIDO

- San Fernando - Sacedón 95 km Autovía A2 N-320
- Sacedón - San Fernando 172 km CM 2000-A40-A3-M50
- Total 267 km

CONSUMO

Km. totales	Media	Vel. media	Consumo
267	25,38 l/100	74,85 km/h	67 l

guridad y abandone el asiento, así se evita que de manera involuntaria el vehículo se mueva de manera involuntaria. También es nuevo el arranque sin llave, que reconoce a control remoto la presencia en la zona del puesto de conducción de la llave y ya podemos poner en marcha el vehículo a través de un botón de arranque. Podemos destacar además el sistema de cámaras 360°, que ofrece una visión perfecta para maniobrar en espacios reducidos.

Todo ello se une a las comodidades habituales a las cual nos tiene acostumbrados la marca, como es una climatización excepcional y espacios para dejar los objetos personales.

SETRA S 515 HD, SINÓNIMO DE SEGURIDAD

Es una oda a la seguridad. El vehículo lleva instalados a bordo todos los sistemas disponibles en el mercado, tanto pasivos como activos, entre los que destaca la nueva evolución del Active Brake Assist 5 (ABA 5) y el Active Drive Assist 2, junto a la nueva evolución del Predictive Powertrain Control (PPC).

El Active Drive Assist 2 toma totalmente el control del vehículo, ya que por sí mismo, es capaz de acelerar, frenar, mantenerse dentro del carril y, es más, él mismo va autocorrigiendo la trayectoria con ligeros movimientos autónomos del volante. Aunque, como medida de seguridad, el conductor debe de tener contacto físico con el volante y, si no lo hubiese, el mismo sistema emite unas alertas que en el caso de no ser corregidas, el vehículo empieza a decelerar de

forma suave, llega a empezar a detenerse, activa la señalización de emergencia y por último se detiene con total seguridad. El conductor en todo momento puede tomar el control del sistema, bien sea pisando el acelerador, o activando el freno o también accionando el intermitente.

El otro sistema que hemos probado a fondo es el Predictive Powertrain Control (PPC), un Tempomat anticipatorio y predictivo, sistema que además viene de serie en toda la gama Setra ComfortClass. Ha llegado a tal extremo de perfección que integra un estilo de conducción adaptado a la topografía en el cambio de marchas automático. Con una estrategia de cambio ajustada con precisión, proporciona un notable ahorro de combustible. Con esta nueva generación optimizada, el sistema es ahora aún más potente. El PPC contempla las carreteras secundarias, considera las intersecciones y glorietas e interactúa con el Tempomat con regulación de distancia. Puede utilizarse a partir de una velocidad de 15 km/h.

Optimizado y perfeccionado para el futuro de la conducción inteligente, el Tempomat anticipatorio PPC es fiel ejemplo de la interconexión digital del vehículo. Recurre a los datos topográficos de más del 95 % de las autovías, autopistas, carreteras principales y carreteras secundarias de numerosos países europeos. Gracias al GPS, el PPC conoce en todo momento la posición actual del vehículo y la ruta que tiene por delante, con su perfil de altitudes y sus pendientes. A partir de estos datos (la velocidad actual y la seleccionada, la masa actual del vehículo y datos como la potencia del motor, par motor y caja de cambios) el PPC regula la velocidad e interviene en la estrategia de cambio. Durante este proceso, también se utiliza el EcoRoll: esta tecnología selecciona la posición de punto muerto del cambio y permite que el autocar ruede libremente, ahorrando así combustible sin pérdidas por arrastre. El motor sigue funcionando al ralentí.

Finalmente, esta tecnología engrana la marcha idónea. El mismo sistema PPC mejorado ahora también evita frenadas, aceleraciones o cambios innecesarios incluso en trayectos sinuosos por carreteras interurbanas, apoyando así al conductor en una conducción sin desgaste y eficiente en cuanto al consumo de combustible.

Cuando se activa el control de crucero PPC en rutas interurbanas y se detecta una situación de desaceleración, se muestran la velocidad objetivo y la razón de la reducción de velocidad (curva, rotonda, ceda el paso, parada) en el cuadro de instrumentos. Gracias a los mapas incorporados, PPC reduce automáticamente la velocidad al entrar en zonas urbanas, así como antes de curvas de carreteras secundarias con radio estrecho u obstáculos como rotondas y paradas o ceda el paso. Puede ajustar el comportamiento de frenado en cinco niveles, adaptándolo a eventos en la ruta, desde un estilo de conducción dinámico hasta uno enfocado

SE OFRECE EN SEIS VERSIONES EN LA GAMA HD CONFORTCLASS



en la eficiencia económica. También puede configurar en cinco niveles el factor de velocidad en curvas para tener en cuenta condiciones como el ancho de la carretera y los límites laterales de la misma. En este caso, la gama va desde una opción especialmente confortable para los pasajeros, hasta una variante dinámica, por ejemplo, para viajes sin pasajeros.

Las intervenciones de PPC pueden ser anuladas en cualquier momento por el conductor mediante una intervención manual en los frenos o al presionar el pedal del acelerador, asegurando que el conductor siempre tenga el control. Después de pasar manualmente el obstáculo, el conductor puede volver a activar el control de cruce, que luego acelerará de nuevo a la velocidad establecida.

La colaboración entre PPC y el control de velocidad con regulación de distancia también puede mejorar aún más la eficiencia del combustible, el control de velocidad con regulación de distancia proporciona continuamente información al sistema sobre los vehículos que van delante, permitiendo que el control de cruce inteligente planifique los cambios de marcha y la velocidad de manera ideal, aprovechando al máximo el impulso del vehículo durante las fases de desaceleración. Así, estos sistemas nos llevan a una posible conducción autónoma o al menos a una conducción más predictiva.

LA CADENA CINEMÁTICA DEL SETRA S 515 HD

Para motorizar la gama ConfortClass de Setra se ha recurrido como principal opción el reputado y compacto motor OM470, con una cilindrada de 10,7 litros y una potencia de 335 kW (456 cv) y un par motor de 2100 Nm a partir de las 1100 vueltas con un nuevo sistema de inyección de alta presión X-PULSE. A esto se une un post tratamiento de los gases de escape, recirculación regulada de gases de escape con tecnología SCR, filtro de partículas cerrado y una caja de cambios automatizada de 8 marchas MB GO 250-8 (PowerShift) con retardador secundario operado por agua Voith. Con esta cadena cinemática, no solo obtendremos potencia sino también una alta eficiencia, tanto en consumos (con una reducción de hasta un 4,5% respecto a la gama anterior) como en emisiones, ya que todos cumplen la estricta norma de emisiones Euro 6E, con creces.

EN RUTA

En esta ocasión hemos realizado la prueba junto a otros probadores, con lo hemos hecho alguna variación respecto a la ruta que hacemos normalmente, siendo algo más larga. Fueron dos etapas: San Fernando-Sacedón y desde Sacedón-San Fernando, pero vía Tarancón. Con una distancia total de 267 km y un consumo total de 25,38 l/100 a una velocidad media de 74,85 km/h, con el vehículo lastrado a un 75 % de su masa máxima, con alrededor de 17 toneladas, el consumo ha sido muy ajustado y sorprendente a la vez, ya que en toda la ruta hicimos uso de las posibilidades de la conducción asistida.



ESTÁ DISPONIBLE DESDE 11 HASTA 15 METROS

En los tramos de autovía, tanto el tramo de San Fernando a Guadalajara y el tramo desde Carrascosa en la A40, A3 y M50 que es un tramo considerablemente largo, toda la conducción se realizó con el Active Drive Assist (ADA 2) el cual nos permite casi una total conducción autónoma. Al principio las sensaciones son encontradas, tienes ganas de probarlo, pero a la vez respeto, y más con el tráfico que había a la salida de Madrid, pero había que hacerlo. Activamos el ADA 2, y al tener la trazada activa en el PPC, el sistema tomó el mando y realmente, impresiona. Se mantiene dentro del carril con vehículos a ambos lados y, a la vez, él mismo va corrigiendo la trazada con ligeras correcciones ya que también toma el control de la dirección. Nosotros solo debemos tener apoyadas las manos en el volante como medida de seguridad y para indicarle que estamos atentos a lo que hace, por si hubiera que tomar el control. Esto solo ocurrió cuando tocamos el intermitente para hacer un adelantamiento o cambio de carril, y una vez efectuamos la maniobra, el sistema vuelve a tomar el control.

Pero no solo es seguridad también es eficiencia y consumo. En la parte del trayecto que realizamos por carretera, y combinamos varias de ellas de toda índole, N320, CM2000, CM3024 y CM310 hasta llegar a la altura de la A40 en Carrascosa, se hizo la conducción con el Tempomat anticipatorio activado, que no es otra cosa que el control de velocidad pero a la vez asistido por el PPC. Lo único que hay que hacer es programar la velocidad de la máxima de la vía, 90 km, y él solo se adapta a la orografía del terreno, anticipándose. Predice las curvas, detecta a que distancia están y a qué velocidad hay que superarla. El conductor solo debe gestionar la dirección, eso sí, también lleva activo el sistema el Line Assist que nos corrige si pisamos las líneas de la carretera, pero no influye en el trabajo del PPC. También predice subidas y bajadas y se adapta a ellas anticipando los cambios o sujetando el vehículo a la velocidad que marque la vía sin tener que hacer uso el conductor ni del freno de servicio ni el retarder. Además, es capaz de reconocer cruces y rotondas y adapta la velocidad a ellas, gestionando la deceleración, la velocidad idónea para el trazado de la rotonda y una vez superada, recupera la velocidad idónea para la vía en la que circulamos. Todo ello con una comodidad y eficiencia sin igual, con unos consumos muy ajustados, y un total alarde de seguridad y comodidad, como nos tiene acostumbrados esta gran marca.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



AET ENTREGA LAS II MEDALLAS AL MÉRITO EN EL TRANSPORTE EN SU 40 ANIVERSARIO

LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL TRANSPORTE YA ALCANZA LOS 167 SOCIOS

LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL TRANSPORTE ENTREGÓ SUS GALARDONES EL PASADO 19 DE OCTUBRE DE 2023, EN LA FIESTA ANIVERSARIO POR LOS 40 AÑOS DE TRAYECTORIA DE LA AET

Desde sus inicios en 1983, ha evolucionado y ampliado su ámbito de actuación para convertirse, en la actualidad, con 167 socios en un Think-Tank del transporte, un laboratorio de ideas y de investigación formado por profesionales involucrados en todos los modos y medios del sector de la movilidad, el transporte y la logística. En los últimos cuatro años ha registrado un crecimiento sostenido, hasta alcanzar los 168 socios actuales, de los que 76 son de número a título individual, 81 socios protectores y 11 institucionales. El fortalecimiento de su representación coincide con un momento de cambios y nuevos retos del sector que se encaminan hacia la conectividad, la digitalización y la sostenibilidad. Entre sus socios del sector del transporte de viajeros por carretera están Alsa, Arriva, Confibus, EMT Madrid o, Flixbus y asociaciones como ASTIC.

Objetivos: Conseguir varios objetivos como es la divulgación y cultura del conocimiento a través de artículos, reseñas, trabajos académicos y la creación de comisiones de estudio o grupos de trabajo; la colaboración para el desarrollo de la movilidad, el transporte y la logística a través de la generación de contenidos y servicios especializados, el apoyo al emprendimiento y el fomento de las relaciones institucionales con administraciones públicas, asociaciones empresariales, universidades, centros FP, colegios profesionales y otras entidades de colectivos profesionales; el apoyo para la gestión de subvenciones y ayudas a la financiación con la participación activa en clústeres y asociaciones empresaria-

les y otras iniciativas como el desarrollo de planes formativos (tecnologías, iniciativas de empresa y postgrados...)

Actividades: grupos de trabajo y comisiones de estudio enfocadas en la transformación digital, la movilidad de personas y mercancías (ferroviario, aéreo, puertos, marítimo y carretera); se tratan temas relacionados con el ámbito económico, la evaluación normativa, la innovación, la sostenibilidad, las Plataformas Logísticas, así como las mujeres y diversidad o la gestión de talento; eventos, actividades culturales y de acción social, servicios colectivos; jornadas y congresos para el impulso del networking.

II MEDALLAS AL MÉRITO EN EL TRANSPORTE

Con la "Medalla al Mérito en el Transporte" se distingue a las personas naturales y jurídicas, españolas o extranjeras, que destacan de forma relevante y continuada por sus actuaciones en el ámbito del transporte y la logística para apoyar su desarrollo y mejora; o que hayan contribuido de forma notable al mantenimiento y fomento de la asociación. En esta segunda convocatoria, se reconoce la labor de:

- José Cañizares Moyano, por su dedicación a la continuidad de la AET.
- Silvia Roldan, por su trayectoria profesional, como consejera delegada de Metro de Madrid (socio protector de AET) desde 2019 a 2023.
- Alsa, socio protector de AET, en el año del centenario.
- Puertos del Estado, también socio protector de AET.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



EN ENERO LLEGA EL REGLAMENTO VECTO

ASCABUS ANALIZA ESTA NORMA QUE PERMITIRÁ SABER
EL NIVEL DE EMISIONES Y CONSUMO

EL PRÓXIMO 1 DE ENERO DE 2024, ENTRARÁ EN VIGOR EL
REGLAMENTO R(UE) 2017/2400 DE LA COMISIÓN,
CONOCIDO POR SU ACRÓNIMO INGLÉS "VECTO" (VEHICLE
ENERGY CONSUMPTION CALCULATION TOOL)

Dicha normativa es de obligado cumplimiento para la matriculación de las nuevas unidades fabricadas a partir de esta fecha, con las excepciones que la propia reglamentación recoge (entre otras, la que hace referencia a la masa, pues solo aplica a buses de mmta > 7500 kg) y los posibles fines de serie que cada estado miembro autorice.

El reglamento, cuya última modificación viene dada por el Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión, nos permitirá conocer las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de cada uno de nuestros buses y sirve a la Comisión para la generación de una base de datos "fiable" de valores reales. De esta forma se podrá conocer la variación, en el tiempo, de estos dos parámetros, pudiéndose verificar si las mejoras introducidas en los sistemas que intervienen en la generación de emisiones y consumo de combustible de autobuses y autocares están realmente funcionando.

Una ventaja de este sistema de medición es que el procedimiento y software empleado es común a todos los fabricantes, por tanto, los valores introducidos

solo dependerán de los sistemas que cada fabricante incorpore a sus buses y, por supuesto, de cada modelo o tipo de carrocería y sus características.

Componentes como motor, caja de cambios, neumáticos, baterías, sistemas de climatización, sistemas neumáticos y eléctricos, resistencia al aire o masa total, serán decisivos en los resultados obtenidos; constituyen el punto de partida y son los sistemas esenciales para cumplir la normativa de emisiones establecida.

La Comisión Europea proporciona de forma gratuita el software necesario, integrado por:

1. Herramienta de simulación, que determina las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de los vehículos nuevos.
2. Herramientas de preprocesamiento, que verifican y recopilan resultados de los ensayos y realiza los cálculos adicionales relativos a las propiedades relacionadas con las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de determinados componentes, unidades técnicas independientes o sistemas.
3. Herramienta de hashing, por la que se establece una asociación inequívoca entre las propiedades de emisiones de CO2 y el consumo de combustible certificadas de un sistema y su respectivo documento de certificación, así como una asociación inequívoca entre un vehículo, el archivo de registros del fabricante, el archivo de información del vehículo y el archivo de información del cliente.

Así mismo, la Comisión se ocupará del mantenimiento y actualizaciones necesarias del software suministrado. La utilización del software está supeditada a la obtención de una licencia de uso por parte de los fabricantes de vehículos primarios, completos o completados, emitida por la autoridad de homologación competente de cada estado miembro, una vez auditado el sistema de gestión del fabricante por una entidad acreditada.

El cliente contará con un dato más a la hora de decidir qué tipo de autobús o autocar adquirir para su flota, aunque, por otro lado, como siempre ocurre con cada acto reglamentario que entra en vigor, el coste de producción del bus se ve incrementado por los costes directos y/o indirectos que la nueva reglamentación origina.



Fran Vargas
Secretario
General
de Ascabus

franvargas@ascabus.es
www.ascabus.es





VECTALIA PUSO EN MARCHA EL NUEVO SERVICIO DE AUTOBÚS METROPOLITANO ELX RODALIA

Elx Rodalia se convierte en la primera red metropolitana de bajas emisiones de la Comunidad Valenciana. La flota está formada por 18 Mercedes-Benz Intouro M de motorización ECO. Conecta toda la comarca y en especial Elche, Crevillent, Santa Pola, Gran Alacant y Alicante. Entre las principales novedades se establece un nuevo servicio express diario que une Alicante y Elche, con 27 conexiones directas en cada sentido.



ALSA, PRIMERA EMPRESA DE MOVILIDAD CERTIFICADA TOP EMPLOYER 2023 EN ESPAÑA

La empresa de movilidad Alsa ha sido reconocida como Top Employer 2023, convirtiéndose en la primera empresa del sector en España en obtener esta certificación, que reconoce a aquellas organizaciones que destacan por sus prácticas en la gestión de personas a nivel global y poner a sus profesionales en el centro. Para Ruth Hernández, directora de Persona y Cultura de Alsa, "esta certificación es un motivo de orgullo porque pone en valor la búsqueda de la excelencia en todos nuestros procesos, y subraya la apuesta estratégica de Alsa por las personas para convertirnos en empleador de referencia, al tiempo que nos ayuda a mejorar la experiencia de nuestros empleados y empleadas".



DBUS IMPLEMENTA EL PAGO CON CÓDIGO QR EN SUS AUTOBUSES Y PRESENTA NUEVAS MARQUESINAS CON GUIADO NAVILENS

El pago con código QR en todas las líneas de Dbus ofrece una nueva alternativa al pago en metálico, muy interesante para visitantes, haciendo que viajar en autobús en San Sebastián sea más fácil, más "easy", como se ha denominado este servicio complementario al pago con tarjeta bancaria sin contacto EMV y a la tarjeta MUGI. Además, las nuevas marquesinas de Dbus tienen sistema de guiado NAVILENS, que con códigos QR permiten leer a gran distancia a las personas con discapacidad visual y ubicar de manera autónoma las paradas de autobús. A través de locuciones, este sistema de señalización permite orientarse obtener información contextualizada accesible, como el nombre de la parada, la llegada de los autobuses en tiempo real y su destino. También sirven de orientación e información a personas con otro tipo de diversidad funcional sensorial o cognitiva, gracias a contenidos accesibles con imágenes y señales acústicas.



MÁLAGA CONTARÁ CON 230 NUEVAS MARQUESINAS DE AUTOBÚS DIGITALES DE GRAN FORMATO

Ya cuenta con más de 80 instaladas y se alcanzarán el total de unidades previstas para el final del primer trimestre de 2024. Las nuevas pantallas no sustituyen a las otras pantallas de menor tamaño que ya están instaladas en una gran cantidad de paradas. Por primera vez, además de ofrecer publicidad, informarán de los tiempos de espera de las líneas que tienen parada en esa marquesina. Se utilizarán las pantallas situadas fuera de marquesinas para mostrar esta información que resulta de utilidad para el usuario del transporte público. La actual concesionaria es Clear Channel,



LAS JORNADAS DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MÁLAGA-JORNADAS ANDALUZAS CELEBRAN SU 20 ANIVERSARIO

Tendrán lugar el 29 de febrero y el 1 de marzo de 2024 en el Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. Habrá formación de profesionales, encuentros y foros para analizar la situación de este segmento económico vital para el turismo y la movilidad, pero también una amplia zona expositiva para la generación de negocio. Esta cita supone la Vigésima Edición desde que empezara en formato provincial y la quinta con vocación regional.



EL III CONGRESO DE DIREBÚS SE CELEBRARÁ EN GIPUZKOA

Las ciudades de Donostia-San Sebastián (hotel oficial del Congreso-Barceló Costa Vasca) y de Irún (Palacio de Exposiciones y Congresos-FICOBA) toman el testigo de Granada y de Cáceres y acogerán del 21 al 23 de febrero de 2024 la celebración de la Tercera Edición del Congreso Nacional de Pymes del Transporte de Viajeros por Carretera. Habrá mesas redondas y ponencias y también una zona de coworking entre Empresarios, Fabricantes de Chasis y Carroceros, e Industria Auxiliar.



FECAV RECIBE UNA MEDALLA DE HONOR EN EL DÍA DE LA PROTECCIÓN CIVIL

El pasado 28 de octubre se celebró el Día de la Protección Civil en el Instituto de Seguridad Pública de Catalunya, donde FECAV recibió una de las medallas de Honor por su compromiso con la colaboración en situaciones de emergencia. La Dirección General de Protección Civil y FECAV firmaron el primer acuerdo de colaboración en 2004, con el objetivo de facilitar la localización rápida y movilización de recursos para la cobertura de las necesidades extraordinarias de transporte colectivo de personas en supuestos de catástrofes., cuando, por su excepcionalidad, los recursos habituales sean insuficientes. Además, FECAV participa en los estudios que realiza la Dirección General de Protección Civil para la definición de rutas prioritarias para el transporte de viajeros por carretera ante situaciones de riesgo que puedan afectar a la red vial; en la preparación de los protocolos de actuación de protección civil para atender a la población ante estas situaciones y en los simulacros de los planes de protección civil.



ASETRA ENTREGA LOS ACUEDUCTOS DE PLATA EN LA XX EDICIÓN DEL GALARDÓN EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE

El jueves 19 de octubre de 2023 Asetra celebró entregó sus Acueductos de Plata, que este año fueron para GUADARRAMA CAMIONES – RENAULT TRUCKS, CD UNIÓN CICLISTA SEGOVIANA – MARCHA CICLOTUSITA INTERNACIONAL PEDRO DELGADO, HIJOS DE ÁNGEL MUÑOZ MAESTRO S.L. José Luis Horcajo, concejal de Obras y Servicios de la ciudad, en su intervención, abriendo el acto, elogió el transporte por carretera, sector que conoce en profundidad, destacando la labor que realiza Asetra a favor del colectivo. Finalizó el acto el presidente de Asetra, dando repaso a la actividad de la asociación y los retos a los que se enfrenta el sector. Clausuró el evento María González, consejera de Movilidad y Transformación Digital de Castilla y León.



KING LONG, GANADOR DEL DESAFÍO DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA DE DUBAI

En la III edición del Congreso Mundial de Dubai para el Transporte Autónomo, King Long se alzó con la primera posición en la categoría de "Líderes de la Industria" para autobuses autónomos, obteniendo el premio mayor de 1 millón de dólares, destacando además el importante papel que está ejerciendo King Long en el desarrollo de la industria de los autobuses autónomos. Su bus autónomo mide seis metros y tiene capacidad para 12 pasajeros, una velocidad máxima de 69 km/h y una batería que permite cargarse completamente en 120 minutos. Los autobuses autónomos de King Long están en servicio en 35 ciudades chinas y en Abu Dhabi.



ALLISON TRANSMISSION EQUIPA LOS NUEVOS MIDIBUSES DE ISUZU PARA ORENSE

El Ayuntamiento de Orense ha adquirido 15 unidades de los midibuses NovoCITI LIFE de 8 m equipados con la caja totalmente automática de Allison Torqmatic® Series. "Presentamos las primeras unidades de este modelo en España en noviembre de 2019. En 2021, se entregaron al Ayuntamiento de Ponferrada las primeras 4 unidades, que han demostrado sobradamente su versatilidad en ciudad; en Cataluña se han entregado 5 unidades que circulan por Barcelona y Girona y hay más unidades en diferentes provincias que están operando con total normalidad", confirma Ismael Gómez, Director Comercial de Mobility Bus, importador y distribuidor en España de la marca ISUZU BUS. "Me gustaría destacar que en ISUZU cuenta con varios modelos que equipan transmisiones completamente automáticas de Allison y que son vehículos realmente eficientes y recomendables. No hemos tenido ninguna incidencia en España. Algo digno de destacar", concluye.



VOLVO BUSES FIRMA CON SUNSUNDEGUI EL ACUERDO PARA CARROZAR SUS CHASIS DE AUTOCAR

El acuerdo, que se firmó en la sede de Sunsundegui en Navarra, España, significa el inicio de una estrecha colaboración con la que el carrocerero español podrá fabricar bajo licencia sus carrocerías Volvo 9700 y Volvo 9900. Se espera que la producción comience en 2024 y que los primeros autobuses lleguen al mercado europeo en 2025. Sunsundegui aumentará tanto la capacidad como el número de empleados de su fábrica de carrocería de Navarra. Volvo Buses seguirá siendo el punto de contacto para ventas y servicios. La producción de chasis permanecerá en las fábricas de Volvo Buses en Borås y Uddevalla, Suecia.



TEISA, BEULAS Y QEV TECHNOLOGIES TRABAJAN EN UN AUTOCAR DE HIDRÓGENO

Esta iniciativa se denomina Future Bush. Será un autocar interurbano de hidrógeno con autonomía entre 500 y 700 Km con capacidad para entre 55 y 59 plazas. Se prevé que finalice el primer semestre del 2025. Participan el operador TEISA (que lo probará desde Olot en diferentes recorridos de líneas de transporte público), la empresa especializada en movilidad eléctrica QEV Technologies y el fabricante de carrocerías Beulas. El presupuesto del proyecto es de 2,65 millones de euros. Los Fondos Next Generation EU cubren entre un 40 y un 50% de esta cantidad, formando parte del programa de ayuda en la cadena de valor del hidrógeno renovable. Se aprovechará la primera estación generadora de hidrógeno verde de uso público del Estado, que se inauguró en 2022 en el polígono de la Zona Franca y que está impulsada por Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB).



CONTINENTAL RECONOCIDA POR SU COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL Y SOCIAL

El proyecto sobre marcadores invisibles en los neumáticos ganó el "Logro Medioambiental del Año - Fabricación" y PremiumContact 7 de Continental ganó el "Neumático del Año" en los Premios a la innovación y la excelencia Tire Technology International. Continental Tires persigue un enfoque integrado para hacer más sostenibles las complejas y fragmentadas cadenas de suministro de caucho natural. Además de la máxima puntuación en el ámbito de la cadena de suministro, la empresa obtuvo una calificación "A" en el ámbito de la protección del clima y, por tanto, el denominado estatus de liderazgo. En el ámbito de la gestión sostenible del agua, Continental mantuvo su rendimiento del año anterior, recibiendo de nuevo una "B".



EDWIN GOUDSWAARD, DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE CONTINENTAL TIRES

Goudswaard comenzó su carrera en Continental en 2006, poco tiempo después de terminar sus estudios de ingeniería mecánica. Tras un programa internacional de prácticas en I+D, trabajó en desarrollo virtual y de productos para neumáticos de equipo original. Más tarde, desde 2013 a 2021, Goudswaard asumió varios puestos directivos en I+D y en las instalaciones de producción de neumáticos para vehículos de dos ruedas y turismos en Europa y Asia. Ya en 2021, fue nombrado director del área de negocio de neumáticos de dos ruedas y sus funciones más recientes han girado en torno a las actividades globales de investigación y desarrollo de Continental en el negocio de reposición de neumáticos para turismos. Asumió el nuevo cargo el 1 de septiembre.

SCANIA ABRE NUEVAS INSTALACIONES EN PORTUGAL

El nuevo centro se situará en Castinheira do Ribatejo, a unos 35 kms de Lisboa, zona donde se está concentrando la logística al norte de la capital. El complejo, con fácil acceso y visibilidad desde las carreteras A1 y N1, sustituirá a las actuales oficinas centrales de Scania en Portugal y el concesionario de Vialonga. Con un total de aproximadamente 24.000 m² y una inversión superior a los 12 millones de euros, las nuevas instalaciones contarán con oficinas, servicios financieros, taller, campo de 17.000 metros cuadrados, centro de conectividad, Used Center, Escuela de Formación, y unas dotaciones y servicios modernos para brindar atención personalizada y de calidad. Todo, enfocado desde el punto de vista de la sostenibilidad y la eficiencia energética.



HIDRAL GOBEL ESTRENA NUEVA WEB

En la nueva página web de Hidral Gobel encontrarás muchas novedades: productos innovadores y de alta calidad diseñados para mejorar la accesibilidad en el transporte de viajeros por carretera, información detallada de sus servicios posventa y los talleres de soporte a sus clientes nacionales e internacionales, así como las últimas noticias sobre la compañía y la industria. Según Fabio Sgardi, Managing Director en Hidral Gobel S.L, este nuevo portal web es: "una página más intuitiva, moderna y representativa en la que te mostramos cómo estamos mejorando la accesibilidad en el transporte por carretera." Echa un vistazo en www.hidralgobel.com



APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

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



NUEVA ENTREGA DE BEULAS SOBRE CHASIS VOLVO PARA SPAIN BUS

El operador madrileño ha adquirido un autocar Beulas con carrocería modelo AURA y chasis Volvo. El autocar tiene 12.90 metros de longitud y capacidad para 55 plazas +1+1. Spain bus realiza servicios discretionales con vehículos de todas las capacidades.



AUTOCARES ARMUÑA APUESTA POR EL KING LONG U13X AUTOPORTANTE ADAPTADO

Ubicada en Salamanca, esta empresa familiar realiza transporte discrecional y transporte regular de uso general y especial. Ha adquirido su primer autocar King Long. Mide 13 metros, tiene 60 plazas y está preparado para combustibles sintéticos HVO.



LA FLOTA DE URBANOS DE BURGOS INCORPORA 5 AUTOBUSES SOLARIS

Solaris ha entregado 5 unidades Urbino GNC. Tres de ellos tenían 12 metros de longitud y los otros dos eran articulados de 18 metros. Con estos son ya 15 autobuses Solaris CNG los que forman parte de la flota de EMT Burgos.

SUBUS COMPRA 14 AUTOBUSES OTOKAR

La compañía Somauto, que comercializa los vehículos de Otokar en el mercado español, ha entregado a SUBUS GRUPO DE TRANSPORTE, SL (grupo Vectalia) 14 unidades del modelo Vectio U adaptadas para el transporte de PMR.



UN SUNRISE DE FERQUI E IVECO PARA AUTOCARES COSTA VERDE

Carrocerías Ferqui, junto con la empresa asturiana Talleres Antuña concesionario de Iveco Bus para Castilla y León y Asturias, hizo la entrega al operador asturiano radicado en la población de Colunga. Se carrozó sobre chasis Iveco 70C21 y se rotuló con las franjas del Consorcio de Transporte de Asturias (CTA).

GRUPO 1844 SIGUE RENOVANDO SU FLOTA CON 30 MERCEDES-BENZ E INTEGRALIA

Los orígenes de Grupo 1844, con sede en Gran Canaria, se remontan a la fundación de un taller mecánico que con el paso de los años ha ido evolucionando hacia el sector del transporte de pasajeros, especializándose en los servicios de guagua.





INDCAR ENTREGA DOS MINIBUSES CON CHASIS IVECO EN SAN ROQUE

El Ayuntamiento de la localidad gaditana ha adquirido dos vehículos del modelo Mobi carrozado sobre chasis Iveco con 8 metros y capacidad hasta 35 personas. Forman parte de la flota del servicio de autobús urbano, prestado por la UTE Autocares Lara-Horizonte Sur.



TEMSA ENTREGA DOS VEHÍCULOS A GRUPO AVO

Autocares Vázquez Olmedo, del Grupo AVO, ubicada en Alhaurín del Torre (Málaga), ha adquirido ya la primera de dos unidades TEMSA, a través del distribuidor oficial de la marca en España, Marín Ayala. El primero en llegar es un MD9 de 9,5 metros y el siguiente será un modelo de 13 metros.



EMTUSA INCORPORA A SU FLOTA DOS AUTOBUSES DE SOLARIS

La flota de autobuses urbanos de la localidad asturiana de Mieres presentó 2 nuevos autobuses Solaris Urbino 12 mild hybrid. Son los primeros vehículos con este tipo de propulsión en la flota de EMUTSA.



UN NUEVO AUTOCAR SUNSUNDEGUI Y MAN PARA ÚBEDA BUS

Autocares Úbeda-Bus, ubicada en Úbeda (Jaén), incorpora a su flota un nuevo Sc7 13m sobre chasis MAN RR2 con suspensión independiente 4x2 E6 y carrocería Sunsundegui Sc7 con 59 plazas. La empresa se dedica desde 1997 al transporte de viajeros.



AUTOCARES MONTIJANO APUESTA POR MAN Y SUNSUNDEGUI

Autocares Montijano, S.L, dedicada al transporte de Viajeros en Jaén, incorpora a su flota un nuevo Sc7 de 13m sobre chasis MAN RR2 con suspensión independiente 4x2 E6. La carrocería corresponde al modelo Sc7 de Sunsundegui. Tiene 59 plazas.



GILSANBUS INCORPORA A SU FLOTA UN VEHÍCULO ISUZU

El vehículo adquirido es el modelo Novo y se utilizará para servicios escolares y discrecionales. La marca Isuzu es distribuida en España por Mobility Bus. GilsanBus es una empresa con sedes en Sevilla, Jaén, Madrid y Barcelona que fue fundada en 1968 por Francisco Gil Sánchez.

AUTOCARES ANTONIO VÁZQUEZ RENUEVA FLOTA CON MERCEDES-BENZ Y BEULAS

Beulas ha realizado una nueva entrega para este operador gallego con sede en A Coruña. Se trata de dos autocares de 12,090 metros del modelo AURA sobre chasis Mercedes-Benz. El operador realiza todo tipo de transporte de viajeros por carretera.



AUTOCARES PATRI APUESTA POR MAN E IRIZAR

MAN entregó a Autocares Patri de Aranda de Duero (Burgos) un autocar EFFICIENT LINE de 470 CV Euro 6 con la nueva cadena cinemática optimizada con carrocería Irizar i6. Autocares Patri fue fundada en el año 1961 por Patricio Meabe Martínez.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



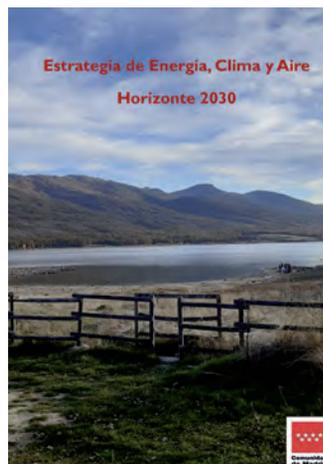
AETRAM Y ANETRA DAN VOZ AL DISCRECIONAL Y SU PROBLEMÁTICA POR LA ESCASEZ DE PROFESIONALES EN LA FERIA EMPLEA VILLAVERDE DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

AETRAM y su Asociación nacional ANETRA han participado activamente en la 3ª edición de la FERIA EMPLEA VILLAVERDE con un Stand conjunto donde se ha trasladado la situación crítica que vive el Sector Discrecional en relación con la escasez de profesionales, además de ofrecer información a los asistentes a la Feria sobre la profesión de conductor de autocar, sus ventajas y modos de obtener ayudas para la formación específica y obtención del carnet profesional, estando apoyados por sus empresas colaboradoras AUTOESCUELA GOYA y PROFORMATRANS. Durante el evento por parte de ambas Asociaciones se desarrolló un Taller específico sobre “El Conductor del Autocar” y se llevó a cabo la firma del “Manifiesto por la Empleabilidad en el Sector Discrecional”, por parte de las organizaciones mayoritarias en representación del Sector Discrecional en la Comunidad de Madrid, AETRAM y el Sindicato Libre de Transportes (SLT), firmantes del vigente Convenio Colectivo sectorial en la región. El MANIFIESTO traslada la voluntad de las organizaciones firmantes de actuar a favor de la plena empleabilidad en el

Sector y la adopción de medidas para favorecer y contribuir a la solución de este grave problema de escasez de profesionales que afecta al Sector llamando a una movilización colectiva de todos los agentes intervinientes en materia laboral tanto administrativos, políticos, empresas, organizaciones sindicales y entidades privadas para hacer atractiva la profesión de conductor y acentuar su profesionalidad. En esta nueva edición de la Feria Emplea Villaverde, con un éxito de asistencia y con más de 80 entidades acreditadas y que contó con la visita de varias personalidades políticas del Ayuntamiento de Madrid incluido su Alcalde, se han dado encuentro a multitud de recursos de empleo y emprendimiento social, ofertas de empleo, conferencias y talleres especializados contando con varios espacios promocionales como stands para las empresas, mesas informativas para las entidades y asociaciones participantes con orientación y asesoramiento para el empleo y el autoempleo y talleres donde las personas participantes han conocido herramientas interactivas y recursos formativos relacionadas con el empleo.

AETRAM APORTA ALEGACIONES A LA ESTRATEGIA HORIZONTE 2030 DE LA COMUNIDAD DE MADRID

AETRAM ha realizado un conjunto de observaciones y alegaciones al Proyecto de Decreto por el que se aprueba la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid Horizonte 2030 dentro del trámite de audiencia e información pública establecido al efecto y como miembro del Comité Madrileño de Transportes por Carretera. La Estrategia de Energía, Clima y Aire Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid pretende establecer un marco de actuación a medio y largo plazo para descarbonizar la economía de la Comunidad de Madrid dando continuidad al trabajo que viene realizando la Comunidad de Madrid en estos ámbitos durante las últimas décadas y en concreto respecto al transporte las actuaciones a realizar, tales como la mejora y el impulso del transporte público. Para AETRAM “esta es la oportunidad de incluir



al autocar de Transporte Público Colectivo Discrecional como medio de transporte sostenible que debe estar presente en la regulación de los nuevos modelos de movilidad y formar parte de la movilidad colectiva regulada por las administraciones públicas basada en un modelo de gestión eficiente, sostenible, resiliente, inclusivo, seguro y sin restricciones”. Otras alegaciones presentadas por AETRAM han sido la solicitud de acceso sin restricciones del Transporte Público Colectivo a las zonas ZBE, la adopción de medidas reales de fomento de la movilidad colectiva en transporte público en autocar (transporte regular de uso especial de trabajadores y escolares), el fomento del uso de las nuevas tecnologías y la apuesta por el Euro VI como normativa real y válida de transición ecológica para el Sector.

Renovamos la flota

Mejoramos la movilidad sostenible

Plan de renovación de autobuses del AMB

**Sustitución de
263 vehículos**
por nuevos autobuses
híbridos o eléctricos

La flota sostenible
pasará del **36 %
actual** al **65 %
en 2024**

Vehículos híbridos
**-80 %
emisiones**

Vehículos eléctricos
**-100 %
emisiones**



Bus Metropolità
Se mueve a tu aire

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