

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

Año 29. #299.
Marzo 2024
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

LAS EXCELENTES CIFRAS DEL TURISMO SE REFLEJARON EN EL SECTOR DEL AUTOBÚS

- Entrevista: Alejandro Alcalde (Daimler Buses) •
- Producto: Nuevo chasis eléctrico Clase II de Volvo •
- Especial: Matriculaciones de 2023 •
- Reportajes: El mercado de microbuses y midibuses y Transporte PMR •

Para viajar con total tranquilidad

No importa si es para hacer una escapada o acercarse al centro:
la gama de transporte Turístico de Otokar invita a la evasión.



NAVIGO T

 7,80 m, 8,475 y 9,20 m

 Hasta **39** pasajeros

ULYSO T

 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



SIN AUTOBÚS, NO HAY PARAÍSO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

En este número analizamos los excelentes resultados de matriculaciones que nos dejó el año 2023. Son muchas las circunstancias que han llevado a los operadores a volver a aumentar sus compras de vehículos. Por un lado tenemos el efecto electoral para los servicios urbanos, por otro lado el aumento de las demandas de pasajeros debido a las ayudas lanzadas desde el Gobierno de España. Y también es indiscutible que la cifras récord de turistas registrados en nuestro país, han empujado las ventas de autocares.

En las páginas que sigue, encontrará tanto un reportaje sobre los resultados de las marcas en España como un artículo sobre el impacto positivo del turismo en nuestro país. Muestra de ello es la importancia de FITUR, una feria de referencia internacional para el sector turístico. Cada vez más operadores de autobús y autocar apuestan por formar parte de su área de exposición.

No es la única feria a la que hemos asistido en el último mes. También podrá ver el resumen del XX Congreso de APETAM/V Jornadas de FEDINTRA, que se desarrollan en el marco de la Feria Andaluza del Autocar en Málaga. Y tampoco se puede perder las conclusiones del Congreso de DIREBUS, que este año se celebró en Irún y que también contó con su zona de exposición de vehículos y servicios para el sector.

Por otra parte, nos centramos también en el mercado de microbuses y midibuses, que sin duda está en auge. El tipo de turismo ha evolucionado, es más personalizado, y requiere de otro tipo de vehículos que permitan customizar las excursiones al máximo.

Y la accesibilidad. No podíamos olvidarnos del transporte para todos que permiten los equipos para personas de movilidad reducida. Hacemos un repaso de las principales novedades en este campo.

En lo que se refiere a producto, conoceremos hoja de ruta electromovilidad de MAN, el trabajo de Solaris en un nuevo autobús cero emisiones interurbano y el lanzamiento del autobús eléctrico Clase II con chasis Scania y carrocería Castrosua. También hemos hablado con los responsables para el mercado español de las marcas Daimler Bus y Volvo. En todos estos eventos, se habla mucho del sistema concesional del transporte en autobús y de la colaboración público-privada. No se pierda el informe sobre esta cuestión que ha presentado CONFEBUS.

Queda claro que el autobús es fundamental para garantizar el derecho a la movilidad y que es un eje fundamental de la principal industria de este país, el turismo.



03 EDITORIAL

Sin autobús, no hay paraíso

22 ESPECIAL

Microbuses y Midibuses

34 REPORTAJE

MAN presenta su ruta de la electromovilidad

06 EN PORTADA

El turismo español vuelve a registrar récord

26 ESPECIAL

Transporte PMR

36 PRODUCTO

Scania y Castrosua presentan su nuevo autobús eléctrico Clase II

10 FERIAS

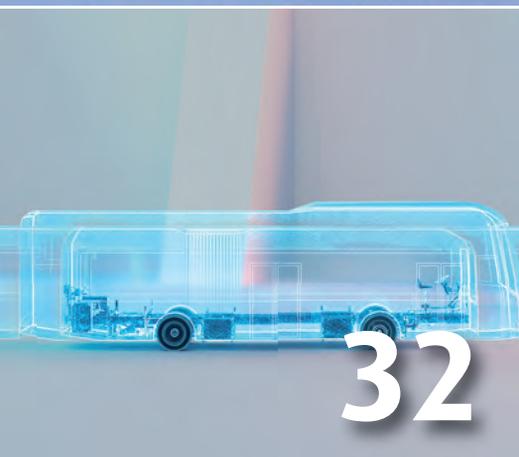
El sector del autobús en FITUR 2024

30 ENTREVISTA

Alejandro Alcalde, Director General de Daimler Buses España y Portugal

38 REPORTAJE

Solaris líder en Europa de vehículos cero emisiones



12 REPORTAJE

Las matriculaciones de 2023

32 PRODUCTO

Volvo presenta su chasis eléctrico BZR para Clase II

40 CONGRESO

XX Congreso APETAM / V Jornadas FEDINTRA

44 CONGRESO

III Congreso de DIREBUS

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





EL TURISMO ESPAÑOL VUELVE A REGISTRAR RÉCORD

EL SECTOR DEL AUTOCAR REIVINDICA SU PAPEL FUNDAMENTAL EN LA INDUSTRIA TURÍSTICA

LAS CIFRAS DE LLEGADA DE TURISTAS A ESPAÑA SIGUEN CRECIENDO. 2023 FUE UN AÑO DE CIFRAS ESPECTACULARES Y ESO SE NOTÓ TAMBIÉN EN EL NEGOCIO DEL SECTOR DEL AUTOCAR

Durante el año 2023 visitaron España 125,4 millones de extranjeros: 85,1 millones de turistas que pernoctaron en nuestro país y 40,3 millones de excursionistas que, sin dormir aquí, cruzaron las fronteras para visitarnos o desembarcaron de un crucero. Esos 85,1 millones de turistas suponen un aumento del 18,7% respecto al año anterior. Si se compara esta cifra con 2019, antes de la pandemia, la llegada de turistas se situó un 1,9% por encima. En cuanto a los 40,3 millones de excursionistas, el crecimiento fue del 21,04%. Así, la media de aumento de visitante total se situó en el 19,44%.

¿QUIÉN NOS VISITA?

Los principales países de residencia de los turistas que visitaron España durante el año 2023 fueron Reino Unido, Francia y Alemania. La llegada de turistas residentes en Reino Unido au-

mentó un 14,6%, la de los procedentes de Francia un 17,0% y la de los que vinieron de Alemania un 10,6%.

POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Durante 2023, Cataluña fue la comunidad autónoma que más turistas recibió, seguida de Illes Balears y Canarias. A Cataluña llegaron 18,0 millones de turistas (un 21,2% más que en 2022), a Illes Balears 14,4 millones (9,1% más) y a Canarias 13,9 millones (13,1% más).

¿CÓMO LLEGAN A ESPAÑA LOS TURISTAS?

Si tenemos en cuenta su modo de entrada en nuestro país, la mayoría elige el aeropuerto (69,5 millones), seguido de la carretera (13,4 millones), el puerto (1,8 millones) y el ferrocarril (0,4 millones).

¿POR QUÉ NOS VISITAN Y CUÁLES SON SUS PREFERENCIAS.?

Casi 73,6 millones de turistas extranjeros llegan a España por motivos de ocio. Gran parte de ellos, alrededor del 41% pasa entre 4 y 7 días en nuestro país, mientras que el 19,2% se queda entre 8 y 15 días. Le siguen en importancia quienes pasan por aquí entre 2 y 3 días, un 15,7% aproximadamente. Más de 15 días de vacaciones solo se registran en

5,9% de los casos. Y al final de la lista, con una sola pernoctación se encuentra el 4,3% de los turistas extranjeros que llegan a España.

¿Y LAS EXCURSIONES?

Del total de turistas extranjeros, 64,1 millones llegan ya con paquete reservado, mientras que los otros 21 millones de turistas necesitan contratarlo aquí cuando llegan. Es interesante destacar también que a los 85,1 millones de turistas extranjeros debemos sumar, como decíamos, otros 40,3 millones de excursionistas, que, aunque no hacen noche en España, disfrutaron de diferentes servicios de gastronomía y transporte.

LA FACTURACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS CRECIÓ UN 15% EN 2023

El sector del autobús alcanzó los 3.500 millones de euros de facturación en el pasado ejercicio, apenas un 4% por debajo del nivel previo a la pandemia. Así se indica en el Observatorio Sectorial DBK de INFORMA: "En el segmento de transporte regular de uso general se vio impulsado por la vuelta a la normalidad en la movilidad y las subvenciones públicas establecidas por la Administración para los viajeros frecuentes. Esto permitió un aumento del 33% en el número de viajeros en 2022, siendo especialmente significativo el crecimiento de la demanda en las líneas de larga distancia, cifrado en el 75%. En conjunto la facturación de este segmento alcanzó los 1.950 millones de euros en 2022 (+36,8%). No obstante, fue el transporte discrecional el segmento con mayor crecimiento en dicho año, gracias al buen comportamiento del sector turístico. Así, usaron este servicio un total de 163 millones de viajeros, lo que supuso un incremento del 142,5%. En términos de negocio, este segmento alcanzó los 450 millones de

EL PERFIL DEL TURISTA EXTRANJERO QUE VISITÓ ESPAÑA EN 2023 ES UN CIUDADANO DE REINO UNIDO, QUE VISITA CATALUÑA POR MOTIVOS DE OCIO Y LLEGÓ EN AVIÓN PARA ESTAR ENTRE 4 Y 7 DÍAS

euros. La demanda de transporte regular de uso especial, en cambio, mostró en 2022 un menor aumento, alcanzando su facturación los 650 millones de euros, un 4% más que en el año anterior."

CONCENTRACIÓN Y FLOTAS CADA VEZ MÁS GRANDES

Dice también el informe que "En enero de 2023 se encontraban autorizadas para operar 2.776 empresas, lo que supuso un significativo descenso respecto al año anterior. Se prolonga, de esta forma, la tendencia de progresiva concentración de la oferta que venía registrándose anteriormente, en un sector tradicionalmente caracterizado por su atomización. Las



OPEN TO LIFE

SISTEMAS DE ACCESIBILIDAD
PARA TRANSPORTE PÚBLICO

RAMPAS MANUALES Y ELÉCTRICAS
PLATAFORMAS PARA AUTOCARES



www.masats.es

VISITE NUESTRO NUEVO PORTAL DE CLIENTE



diez primeras empresas alcanzaron en 2022 una cuota de mercado conjunta del 52%. También el número de autobuses experimentó un retroceso, pasando de los más de 44.000 a 1 de enero de 2022 a unos 41.800 a 1 de enero de 2023. Esto supuso que el número medio de vehículos autorizados por empresa aumentó hasta el entorno de los 15 autobuses.”

INTERMODALIDAD EN AEROPUERTOS, PUERTOS, ESTACIONES DE TREN Y DE AUTOBÚS

Las infraestructuras por las que acceden los turistas y excursionistas son lo primero que ven de nuestro país. Es fundamental que esas infraestructuras reflejen la alta calidad del servicio que van a recibir. En el caso de las estaciones, es necesario acometer importantes reformas para que sean lugares acordes con las características actuales de los autocares. La intermodalidad es una asignatura pendiente en muchas de esas infraestructuras.

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, ha solicitado terminales de autobuses en los puertos, aeropuertos y estaciones de tren de España. Participó en el encuentro empresarial organizado por el Consejo de Turismo de CEOE, la “Cumbre del sector turístico: estrategia y agenda para un liderazgo sostenible”, donde explicó que ya se ha hecho en la T4 de Barajas en Madrid, para facilitar la movilidad de los viajeros, y puso como ejemplo también la estación de ferrocarril- autobús del

aeropuerto de Schiphol, en Ámsterdam, que sería “fácilmente replicable”. Además, indicó que se debe “despenalizar” el transbordo y propiciar la interconexión real entre los distintos modos de transporte. También recordó que “ya existen experiencias puntuales de “bus & fly” que pueden generalizarse gracias a la tecnología”.

VIAJAR SEGURO EN AUTOCAR

El autobús, un aliado de la seguridad vial, así se desprende del balance de siniestros en las carreteras españolas durante el pasado año. En total, hubo 1.048 siniestros mortales en los que fallecieron 1.145 personas (1 en autobús), tres menos que en 2022, y otras 4.495 personas sufrieron heridas que requirieron su ingreso hospitalario. En el balance se indica que en 2023 se registró un fallecido en accidente con autobús, el mismo dato que en los años 2020 y 2021. En 2022 se registraron 11 víctimas mortales en autobús, siendo 2019 el año histórico para el sector, con cero víctimas mortales. El autobús arroja la cifra más baja de mortalidad en la carretera de todos los vehículos motorizados.

ANETRA PROPONE EL “BUS COMPARTIDO” PARA DINAMIZAR EL SECTOR Y EL TURISMO

ANETRA considera que la legislación está desfasada e impone que para la prestación de un servicio discrecional en autocar se debe contratar un vehículo entero, sin posibilidad de comercializar las plazas sobrantes. Con su propuesta de venta “plaza a plaza” consideran que se contribuye a hacer más eficientes y sostenibles los desplazamientos de viajeros en autocar, evitando las plazas sobrantes.

EL SECTOR DEL AUTOBÚS ES UN PILAR BÁSICO DENTRO DEL TURISMO

Traslados a hoteles y congresos, excursiones... Sin el autocar, el turismo se queda cojo. Sin el sector del autobús, la economía se ralentiza. Esa idea se transmitía por parte de DIREBUS, que puso en valor el papel esencial de las pymes de discrecional en el Mobile World Congress de Barcelona. En un comunicado destacaba la labor realizada en este gran evento internacional: “Somos conscientes de la necesidad de nuestros visitantes internacionales en gozar de unos puntuales servicios de transfer desde el puerto, el aeropuerto, o las estaciones ferroviarias y de autobuses, con destino el conjunto de hoteles situados dentro de Barcelona y en el Exrarradio de la Ciudad Condal. E incluso touroperadores internacionales han llevado a cabo un programa de circuitos turísticos para que los congresistas no solo se llenen de ideas tecnológicas, sino también del turismo cultural y gastronómico que ofrece Cataluña.”

Prueba de la importancia que el autocar tiene en el sector turístico es que cada vez podemos ver más representantes del bus en la feria de referencia del turismo en España, FITUR. A continuación, un reportaje sobre la última edición de 2024.

LAS ASOCIACIONES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA ESTÁN APOSTANDO POR INTEGRARSE TAMBIÉN EN ASOCIACIONES DE LA INDUSTRIA DEL TURISMO PARA PONER EN VALOR SU PAPEL



Generando el presente sostenible
eSHUTTLE
100 % electrico 





FITUR 2024 OBTUVO EXCELENTES RESULTADOS

EL SECTOR DEL AUTOBÚS ESTUVO MÁS PRESENTE QUE NUNCA EN ESTA FERIA TURÍSTICA

LA FERIA INTERNACIONAL DE TURISMO CLAUSURÓ SU 44ª EDICIÓN, QUE SE CELEBRÓ DEL 24 AL 28 DE ENERO EN IFEMA MADRID, CON EXCELENTES CIFRAS DE ASISTENCIA: MÁS DE 250.000 VISITANTES

El balance arroja un balance de más de 153.000 profesionales y de 97.000 personas de público general. Participaron 152 países y 96 representaciones oficiales. Estas cifras, en línea con la estimación realizada por IFEMA MADRID, suponen un incremento del 13,7% respecto al 2023. FITUR 2024 ha destacado también por batir récord de superficie de exposición, con un total de nueve pabellones, uno más que en 2023. Además, cabe destacar que la afluencia de llegadas a FITUR va a generar unos ingresos a Madrid de unos 430 millones de euros.

FUERTE RESPALDO INSTITUCIONAL

La Feria fue inaugurada el 24 de enero por SS.MM. Los Reyes de España y contó con la presencia de destacados dirigentes como Daniel Noboa, presidente de Ecuador, que este año ha sido el País Socio de la Feria Internacional de Turismo. Además, ha recibido la visita oficial del presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez; del Primer Ministro de Albania, Edi Rama; de representantes de ONU Turismo junto a

su Secretario General, Zurab Pololikashvili, del Secretario General Iberoamericano, así como de más de diez presidentes autonómicos de España. En total, la Feria reunió la presencia más de 400 autoridades entre Ministros, Secretarios de Estado, embajadores, encargados de negocio y alcaldes de diferentes regiones.

GRAN PARTICIPACIÓN DEL SECTOR DEL AUTOBÚS Y EL AUTOCAR

En esta edición hemos podido encontrar una gran participación de empresas de transporte de viajeros por carretera. Han contado con stand propio empresas como ALSA, VECTALIA, CASAL, GILSANBUS, MOVENTIS, ROSABUS, AUTOCARES PAULINO, VPT, MONBUS, JULIÁ, TUI, CITYSIGHTSEEING, BIGBUS TOUR y otras muchas como ROIG (integrada en el stand de empresas Islas Baleares) o Autocares Vázquez Olmedo y Paco Pepe (integradas en el stand de empresas de Andalucía) y muchos más operadores.

La compañía ALSA firmó en su stand diversos acuerdos. Entre ellos destacamos la renovación con Renfe de su alianza para el uso combinado de tren y autobús, para seguir colaborando en el fomento de la intermodalidad.



Autocares CASAL reunió en su stand a un gran número de profesionales del sector. Su director, Ángel Díaz, que también es presidente de Sevilla Congress and Convention Bureau (SCCB), afirmaba que “la compañía no sólo venía a FITUR para captar trabajo para la empresa, sino también para poner en valor el transporte en autocar dentro del turismo. No se entiende el turismo sin la movilidad, ni para el turismo ni para la celebración de eventos.” Indicó que en 2024 está prevista la llegada de 3 vehículos: dos microbuses Iveco con carrocería Ferqui y un autocar integral Irizar ie8 de 13 metros.



GILSANBUS presentó su nueva flota. En su stand pudimos ver uno de sus 4 nuevos autocares: un Irizar i6s Efficient integral. Los otros 3 Irizar son carrozados sobre chasis Scania. El Director General de GILSANBUS, Raúl Gil, señaló que a pesar del “duro golpe que el sector vivió con la pandemia, cuando todo se veía muy oscuro, hemos aprendido a afrontar las situaciones difíciles trabajando en equipo para el futuro”. Afirmaba también que “la colaboración entre empresas es fundamental, que la competencia no es un enemigo.” Indicó también que al esfuerzo que hacen los operadores hay que sumarle más apoyo de la Administración Pública porque es “el transporte es el segundo pilar en el turismo.”

LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR TAMBIÉN LLEVARON A CABO INICIATIVAS PARA APOSTAR POR FITUR.

ATUC visitó la feria. Su Comisión Ejecutiva acudió a varios stands como el de Alsa, Vectalia y Casal. ANETRA celebró en este marco su primera Asamblea de Representantes de 2024, en la que nombró a su nueva Directora, María del Carmen González, y participó en el XII Foro de Liderazgo Turístico organizado por Exceltur el día anterior al inicio de la feria. CONFEBUS también celebró la primera reunión del año de su Junta Directiva en la víspera de FITUR. Y DIREBÚS presentó oficialmente en el stand de Euskadi en FITUR la tercera edición de su Congreso, que este año se celebró los días 22 y 23 de febrero en el recinto ferial Ficoba de la ciudad guipuzcoana de Irún.

GRAND ISUZU TORO

GRAND TORO



COMPACTO

8,5m. de longitud



FIABLE

Motor Cummins 210CV
Caja de cambios ALLISON



VERSÁTIL

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



Mobility Bus Spain S.L.

Importador oficial de Isuzu Bus en España

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

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



ISUZU BUS

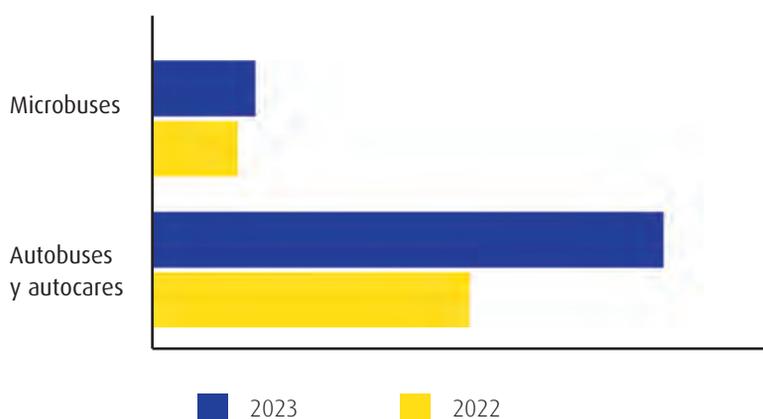


EXCELENTES RESULTADOS EN 2023 Y GRANDES PREVISIONES

EL MERCADO DE AUTOBÚS, AUTOCAR Y MICROBÚS CRECIÓ MÁS 50% RESPECTO A 2022

SEGÚN LOS DATOS DE ANFAC, LAS MATRICULACIONES DE AUTOCARES, AUTOBUSES Y MICROBUSES SUMARON UN TOTAL DE 3.769 UNIDADES EN 2023

MATRICULACIONES V. I. DE VIAJEROS 2023 (DATOS ANFAC)



MATRICULACIONES V. I. DE VIAJEROS (DATOS ANFAC)

SEGMENTO	2023	2022	% CRECIMIENTO
→ Autobuses y autocares	3.141	1.947	61,3%
→ Microbuses	628	521	20,5%
→ Total	3.769	2.468	52,7%

MATRICULACIONES 2023 POR MARCAS AUTOBÚS, AUTOCAR Y MICROBÚS (DATOS ANFAC)

MARCA	2023	2022
→ AYATS	16	4
→ BLUEBLUS	1	0
→ BYD	101	25
→ CAETANO	6	7
→ FIAT	6	6
→ FORD	27	82
→ IRIZAR	215	123
→ ISUZU	79	71
→ IVECO BUS	478	337
→ KARSAN	16	6
→ KING LONG	51	23
→ MAN	367	305
→ MERCEDES-BENZ	951	521
→ OTOKAR	154	66
→ RENAULT	32	17
→ RENAULT TRUCKS	2	0
→ SCANIA	463	288
→ SETRA	67	89
→ SOLARIS	284	226
→ TEMSA	127	43
→ UNVI	17	2
→ VDL BUS	7	21
→ VOLKSWAGEN	6	3
→ VOLVO	295	198
→ ZEROID	1	0
→ TOTAL	3.769	2.468

PODIUM GLOBAL MERCADO DE VIAJEROS 2023

El mercado global de matriculaciones de vehículos industriales y autobuses cerró el año pasado con un total de 32.454 unidades vendidas, lo que supone una subida del 25,2%. Por encima de aumento del 16,7% de los turismos y el 22% de los vehículos comerciales. Se matricularon 28.865 vehículos industriales, un 22,3% más que en 2022, y 3.769 vehículos del sector del autobús, lo que supone un crecimiento del 52,7% con respecto al ejercicio anterior.

MATRICULACIONES GLOBALES POR MARCAS

Mercedes-Benz lidera las matriculaciones de viajeros con un total de 951 unidades. En segundo lugar, en las matriculaciones totales de viajeros, se encuentra Iveco Bus, que matriculó 478 vehículos. El tercero de la lista global es SCANIA con 463 unidades. En total, el mercado subió un 52,7% respecto a 2022.

CONJUNTO DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

La suma de los segmentos de autobús y autocar indica un aumento del 61,3%. El ranking de las tres primeras marcas queda así: Mercedes-Benz (673 unidades), Scania (463 unidades). y MAN (365 unidades).



MERCEDES-BENZ

PRIMER PUESTO



IVECO BUS

SEGUNDO PUESTO



SCANIA

TERCER PUESTO



HI-TECH

GAMA DE MIDIBUSES CON MOTOR TRASERO



autoportante catafórica



R 22.5



2,55 m



arrodillamiento



electroventiladores



posición 0



antibacteriano



compatible HVO

Hasta 41 plazas+G+C.

Marcando la diferencia.
www.kinglong.es

PODIUM AUTOCAR Y AUTOBÚS 2023



MERCEDES-BENZ

PRIMER PUESTO



SCANIA

SEGUNDO PUESTO



MAN

TERCER PUESTO

PODIUM MICROBÚS 2023



MERCEDES-BENZ

PRIMER PUESTO



IVECO BUS

SEGUNDO PUESTO



RENAULT

TERCER PUESTO

MATRICULACIONES POR MARCAS AUTOCAR Y AUTOBÚS (DATOS ANFAC)

MARCA	2023	2022
→ AYATS	16	4
→ BLUEBLUS	1	0
→ BYD	101	25
→ CAETANO	6	7
→ IRIZAR	215	123
→ ISUZU	79	71
→ IVECO BUS	214	128
→ KARSAN	10	5
→ KING LONG	51	23
→ MAN	365	287
→ MERCEDES-BENZ	673	336
→ OTOKAR	150	66
→ SCANIA	463	288
→ SETRA	67	89
→ SOLARIS	284	226
→ TEMSA	127	43
→ UNVI	17	2
→ VDL BUS	7	21
→ VOLVO	295	198
→ TOTAL	3.141	1.947

CONJUNTO DE MICROBÚS

En el segmento de microbús se experimentó una subida del 20,5%. Mercedes-Benz (278 unidades) e Iveco Bus (264 unidades) fueron los líderes, seguidos por Renault (32 unidades). Sobre este segmento tenemos un especial en este número de Viajeros. Hablaremos tanto de microbuses como de midibuses.

MATRICULACIONES POR MARCAS MICROBUSES (DATOS ANFAC)

MARCA	2023	2022
→ FIAT	6	6
→ FORD	27	82
→ IVECO BUS	264	209
→ KARSAN	6	1
→ MAN	2	18
→ MERCEDES-BENZ	278	185
→ OTOKAR	4	0
→ RENAULT	32	17
→ RENAULT TRUCKS	2	0
→ VOLKSWAGEN	6	3
→ ZEROID	1	0
→ TOTAL	628	521



Lunas y Parabrisas

Más de **1000** referencias
Parabrisas Ventanas y lunas

STOCK PROPIO

Lunas y parabrisas Homologados
Homologación Europea R43
Fabricantes de Primeros equipos
Garantía y calidad del Producto
Distribución directa

SOMOS ESPECIALITAS

Parabrisas u lunas primeros equipos
Somos distribuidores
Negociación de Stocks
Estudio de flota a la carta
Compromiso y Calidad
Garantía de servicio
Plazo de entrega 24-72 Horas
a cualquier punto de España y Portugal



ASISTENCIA

Línea telefónica
asistencia técnica

SOPORTE

Equipo comercial
especializado

SERVICIOS

Servicio de atención al cliente
Diseño de planos
Estudio de flotas

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1
Plataforma Logística PLAZA
50197 Zaragoza ESPAÑA
+34 876 26 95 50 • +34 876 76 89 94
info@cbmiberica.eu

www.cbmcompany.com

LAS MARCAS HABLAN SOBRE SUS RESULTADOS

A LOS BUENOS DATOS DE 2023 SE SUMA UN GRAN OPTIMISMO GENERAL PARA 2024

ALEJANDRO ALCALDE, DIRECTOR GENERAL DE DAIMLER BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL

“Creemos y esperamos, que 2024 vuelva a ser un buen año para el sector”



“Nuestra participación en el segmento de cercanías ha subido hasta el 39,2%. Ese mercado, estamos viendo que está creciendo, ha doblado la media de la década anterior y nuestra previsión es que siga siendo alta. En coaches estamos en un 21,4%. Como hay muchos autocares que durante la pandemia no se renovaron y por el crecimiento del turismo, podría producirse también algún pico en este segmento. Pero sería un crecimiento más temporal, más a corto plazo, no como el de cercanías. En urbano ha sido un año muy fuerte, casi con 1.000 unidades y una participación de 11,3%.

Hay que tener en cuenta que ha sido un año electoral y las ayudas de los fondos Next Generation han contribuido al crecimiento del mercado de urbanos. Nuestra estrategia de introducción del vehículo eléctrico ha sido más a medio y largo plazo, no llegar atropelladamente sino con un producto ya consolidado y de una solución definitiva para el operador. Por ese motivo, este año hemos bajado nuestra cuota, aunque nuestro objetivo es recuperar nuestra participación en este segmento. Creemos y esperamos, que 2024 vuelva a ser un buen año para el sector.”

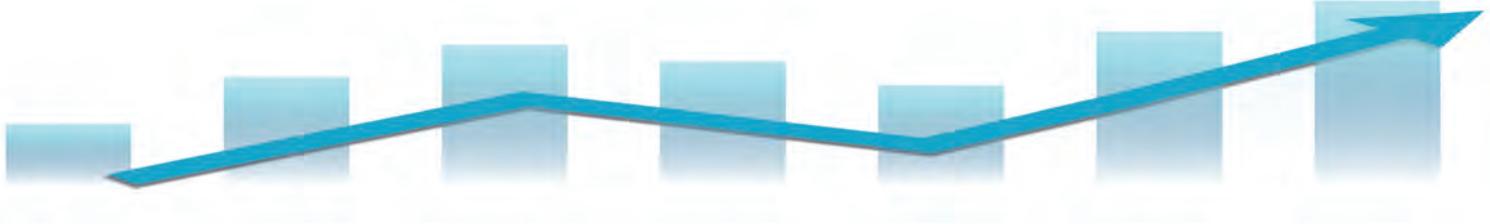
MIGUEL ÁNGEL PÉREZ, DIRECTOR COMERCIAL DE ESPAÑA Y PORTUGAL

“Para 2024 tenemos unas altas expectativas de ventas”



“Se ha producido una reactivación y recuperación del mercado tras la Covid-19 de forma acelerada. Había un déficit de vehículos por la falta de renovación durante la pandemia a la que se le ha unido la recuperación masiva a nivel turístico. En este sentido, el vehículo metropolitano y de cercanías ha mostrado estabilidad, pero el vehículo para discrecional ha disparado su demanda. También ha influido la necesidad de renovar tres años de escolar debido a la moratoria que se produjo durante la pandemia prorrogando la vida del vehículo escolar temporalmente a 18 años. La demanda ha superado a la oferta y esto ha motivado que el mercado de VO haya tenido una demanda altísima. Tal es así que en estos momentos no hay VO en el mercado. Todos los fabricantes y, nosotros en particular, hemos tenido que renunciar a pedidos por falta de capacidad. El ritmo de crecimiento del mercado no ha podido ser acompañado tanto por la industria fabri-

cante como la auxiliar, la cual todavía no se había recuperado de la pandemia y no ha sido capaz de acelerar su reactivación a la misma velocidad. Para 2024 tenemos unas altas expectativas de ventas, con una cartera consolidada a medio/largo plazo. El nuevo modelo i6S Efficient lanzado al mercado en 2023 ha sido un éxito confirmando el importante ahorro de consumo debido a su aligeramiento y coeficiente aerodinámico. Este dato corroborado por los clientes tras el uso del autocar está haciendo que tengamos una demanda muy alta de este modelo en concreto. Seguimos teniendo el problema de la empresa auxiliar que todavía no es capaz de adaptarse a estos crecimientos tan acelerados del mercado y la inestabilidad política actual. Para el mercado español, nuestro reto sigue siendo el ser un referente para el cliente y seguir siendo líderes en el mercado a nivel global y en el del coach de forma fundamental.”



LOS RESPONSABLES DE LAS MARCAS EN NUESTRO PAÍS NOS HACEN BALANCE DE CÓMO FUE EL PASADO EJERCICIO Y TAMBIÉN NOS HABLAN SOBRE LAS PREVISIONES PARA 2024

ISMAEL GÓMEZ, DIRECTOR COMERCIAL MOBILITY BUS (ISUZU BUS)

“En 2023 hemos matriculado 78 vehículos”

“En 2023 hemos matriculado 78 vehículos de los cuales 23 han sido urbanos (6 Citiport de 12 metros, 15 NovocitiLife de 8 metros y 2 Novociti VOLT de 8 metros eléctricos). El resto de 55 unidades se reparten entre todos nuestros modelos como Novo, Turquoise, Grand Toro y Visigo. Durante este pasado año hemos tenido incidencias en la entrega de unidades debido a la ca-

dena de suministro de materiales y las incidencias con el transporte marítimo. Dichos problemas ya han sido subsanados y por el momento estamos completamente en línea con el plan de entregas.”



FABRIZIO TOSCANO, DIRECTOR COMERCIAL DE IVECO BUS ESPAÑA & PORTUGAL

“Ya contamos con un gran volumen de pedidos de cara al 2024”

“2023 ha sido un año de desafíos para el sector. A pesar de ello, IVECO Bus se ha consolidado como una de las principales marcas fabricantes, la segunda en España, sobre todo en el sector de Minibuses, Interurbanos y Urbanos, donde hemos mejorado nuestra cuota de mercado respecto al año anterior. Nuestra facturación se ha incrementado y ya contamos con un gran volumen de pedidos de cara al 2024. Uno de los protagonistas ha sido el Crossway, el rey indiscutible de los Intercity en Europa, hemos registrado un aumento de volúmenes considerable con respecto al año anterior y el nivel de satisfacción de nuestros clientes es muy elevado. También cabe destacar los buenos resultados de nuestro modelo E-WAY, que fueron clave en el pasado año, lo que ha venido acompañado por las importantes entregas que hemos realizado de los primeros vehículos eléctricos en Tenerife, Algeciras y Gerona. En octubre 2023 presentamos a nivel internacional en Busworld, nuestro primer vehículo propulsado por hidrógeno, el E-

Way H2 con pila de combustible HYUNDAI, líder en este tipo de tecnología, abriendo un nuevo capítulo en la historia de nuestra Marca. Este nuevo modelo pionero se suma a la amplia gama de IVECO BUS con cero emisiones, mucho más eficientes y con mayores prestaciones y autonomía, sin olvidarnos, por supuesto, de los nuevos servicios de conectividad IVECO ON que incorporamos. Esto nos permite arrancar el 2024 con mucha ilusión y grandes expectativas. De cara a este próximo ejercicio 2024 prevemos una cierta estabilidad en comparación al año anterior, especialmente en los segmentos Urbanos e Intercity, y un crecimiento en sectores más vinculados con el turismo como son el Coach y Minibus, donde contamos con un gran producto como nuestra Daily Minibus. IVECO BUS está preparada para dar respuesta y atender todas las necesidades de los operadores y estamos seguros que en 2025 nuestra presencia en los segmentos urbano e interurbano aumentará gracias a los nuevos modelos que presentaremos en la FIAA 2024.”





LUIS ÁNGEL ESTRELLA, CEO DE KARSAN ESPAÑA

“Los clientes han tomado verdadera conciencia de que somos un actor más”



“Para KARSAN el 2023 ha sido el año en el que todos los clientes han tomado verdadera conciencia de que somos un actor más, que ha venido para quedarse y que tiene la gama de producto más extensa de vehículos urbanos cero emisiones, con longitudes desde los 6 hasta los 18 m, combinando además en el caso de los autobuses de 12 m, la posibilidad de eléctrico o hidrógeno. Hemos tenido la oportunidad de realizar pruebas en diferentes lugares, dónde los clientes han podido comprobar la versatilidad de nuestros productos además de su extraordinario comportamiento y confort en la conducción.

Matriculamos un total de 16 unidades, lo que aparentemente puede parecer una cifra baja pero si se tiene en cuenta lo que significa introducir una marca desconocida desde cero, no lo es tanto, mucho más aún si cabe cuando todos los vehículos están repartidos a lo largo de la geografía nacional (Canarias, Andalucía, Cataluña, Castilla la Mancha, Navarra...) y hago precisamente hincapié en lo anterior porque también somos capaces de demostrar que tenemos un servicio de Asistencia Técnica tremendamente ágil, que con unos recursos limitados en cuanto a red de servicio es capaz de darle cobertura extraordinaria a estos Talleres Autorizados o directamente a los clientes, sin olvidarnos de la formación técnica a todos ellos. El mercado total

ha vuelo a recuperar los niveles prepandemia (o incluso levemente superiores) en todos los segmentos y hemos podido ver como los vehículos eléctricos están ya cerca del 50% del total de vehículos urbanos matriculados, por supuesto animados por las ayudas de los fondos Next Generation, los cuales considero son precisamente los que han hecho alcanzar esos volúmenes en el segmento de la Clase I.

En los próximos años veremos precisamente como otros segmentos, fundamentalmente la Clase II empieza a “contagiarse” de esos vehículos cero emisiones, casi en su totalidad imaginó, eléctricos.

Con respecto a nuevos productos este año pondremos de un nuevo vehículo Low Entry Clase II. Nuestras previsiones de ventas/pedidos, son al menos multiplicar por cuatro las cifras anteriores, incluyendo además vehículos standard de 12 m de longitud, lo que verdaderamente nos dará visibilidad en el segmento de los autobuses urbanos, es decir, dónde se concentran la mayor parte de los volúmenes. En Europa esperamos continuar siendo uno de los principales fabricantes de vehículos eléctricos como ha venido sucediendo en los últimos años. Nuestros plazos de entrega varían dependiendo de los modelos, pero oscilan entre los 8 y 12 meses aproximadamente.”

CAYETANO PELÁEZ, DIRECTOR DE OPERACIONES EN KING LONG IBÉRICA

“Hemos cumplido 10 años en España y nuestros modelos generaron alto interés”



“Para KL BUSES el 2023 ha sido un año muy especial y positivo ya que King Long cumplió diez años de implantación en España y además comprobamos de primera mano que las mejoras llevadas a cabo tras la pandemia en todos nuestros modelos discretionales y eléctricos generaron un alto interés entre los diferentes clientes y operadores, lo que nos permitió crear durante el año pasado una base sólida de crecimiento para

los próximos años -dejándose ver en el aumento de pedidos comprometidos- al mismo tiempo que elevamos e impulsamos a la marca a un nuevo nivel tecnológico. Además, en el último trimestre del año introdujimos en el mercado el primer autocar 100% eléctrico clase II /III de fabricación en serie con miras puestas a liderar la transición energética en la corta y media distancia...
sigue...

... continúa

tancia y creando así un importante punto de inflexión. Dada la demanda y acogida que actualmente está teniendo King Long en el mercado español, nuestras previsiones para el año 2024 se basan en superar la barrera de las 100 unidades matriculadas en el segmento del discrecional y, por supuesto,

en seguir avanzando y promoviendo toda nuestra gama de autocares y autobuses 100% eléctricos clase I, II y III. Adicionalmente, este año deberemos estar atentos a la implantación en los buses de la nueva regulación de ciberseguridad con ámbito europeo para que no altere nuestro objetivo y la buena proyección de marca.”

MANUEL FRAILE, DIRECTOR COMERCIAL DE BUSES DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

“Somos muy optimistas para 2024, contamos con una amplia cartera de pedidos”

“2023 ha sido claramente el año de la recuperación del sector y un año muy bueno para MAN en buses, alcanzando las 341 matriculaciones. La necesidad de renovación tras varios años de ventas muy reducidas y el fuerte aumento de la actividad de nuestros clientes han generado una demanda muy alta. Destacaría especialmente el incremento de las ventas de autobuses eléctricos, que han representado cerca del 50% del total del mercado urbano. Hemos recibido más de 200 pedidos de nuestro MAN Lion's City E, alcanzando una cuota de mercado del 19% en autobuses eléctricos. MAN es el líder europeo en buses eléctricos en 2023, con 771 unidades matriculadas, lo que supone un hito muy importante

para nosotros. Durante 2023 entregamos también la unidad número 1.000 de nuestro MAN Lion's City E que ya opera Grupo Ruiz en Madrid. Somos muy optimistas para 2024, contamos con una amplia cartera de pedidos que nos permitirá seguir creciendo y estamos convencidos que será un año extraordinario para buses en MAN Truck & Bus. Prevemos que el mercado urbano mantenga un volumen alto, con una alta proporción de autobuses eléctricos, donde seguiremos incrementando nuestra participación y consolidándonos como un actor principal en la transición hacia la movilidad eléctrica. El mercado coach continuará recuperándose y las perspectivas de nuestros clientes son muy positivas,



ANTONIO BAUTISTA GONZÁLEZ, CEO SOMAUTO (OTOKAR)

“Ha sido nuestro mejor año de ventas desde que comenzamos con la distribución de Otokar”

“Los resultados del año 2023 han sido buenos, podrían haber sido mejores si hubiéramos sido más atrevidos a la hora de hacer nuestro stock, pero siempre hemos sido conservadores en ese sentido. Aun así, ha sido nuestro mejor año de ventas desde que comenzamos con la distribución de Otokar en el año 2008. 2023 ha sido un año de alegrías en cuanto a ventas se refiere, pero también ha sido un año de muchísimo estrés, hemos sufrido mucho con los retrasos en las entregas y la falta de componentes, y cuando digo esto no hablo solo por mí, todo el equipo hemos llevado encima una tensión muy alta en este sentido. En este 2024 la situación de los plazos de entrega se

está normalizando, los plazos vuelven a ser más cortos, y los precios se estabilizan, aunque hay que contar con la entrada en vigor del GSR2 lo que volverá a marcar una subida de precios en los vehículos, pero esto tendrá una justificación con las nuevas medidas de seguridad implementadas. En cuanto a ventas, no esperamos un resultado peor al de 2023, el mercado sigue estando activo y aún faltan por reponer muchos de los vehículos que se perdieron en los años de pandemia. Estimamos que el mercado del usado si caerá, tras haber alcanzado un nivel de precios que nunca antes habíamos visto, y tenderá a regularizarse a medida que los nuevos vehículos se vayan matriculando.”



ALBERTO LINARES, BUSES, ENGINES SALES & DRIVING THE SHIFT DIRECTOR DE SCANIA

“Ha sido un gran año para Scania en el apartado de buses”



“2023 ha sido un año de transición para el sector. En Scania hemos ido normalizando paulatinamente tanto la producción como las entregas de vehículos superando problemas globales importantes como la crisis energética, falta de materiales, dos guerras activas en Europa y Oriente Medio etc. En este sentido, Scania ha trabajado constantemente para dar respuesta a las necesidades de nuestros clientes y poder dar una continuidad a sus negocios sean cuales sean las circunstancias. En cuanto a ventas, ha sido un gran año para Scania en el apartado de buses. Hemos cerrado el 2023 con 463 autobuses matriculados en España, siendo nuestra cuota de mercado del 16,5%. Si comparamos esta cifra con la 2022 en la que matriculamos 288 unidades, el crecimiento que hemos tenido es de 60,8%. Estamos muy satisfechos con estos datos, son reflejo del buen trabajo de todo el equipo. La buena marcha de la compañía en general nos hace ser muy optimistas para el 2024. Hemos ce-

rrado 2023 con una cartera de pedidos por encima de las 500 unidades para entregar en 2024 y 2025. Una de las principales apuestas de este año ha sido la de TITSA al adjudicar a Scania el concurso de 231 unidades, de las que 173 vienen equipadas con nuestra tecnología híbrida. Si hablamos de plazos de entrega, el principal reto que tenemos para 2024 viene de la capacidad de producción de los principales carroceros. Esta situación dificulta que podamos crecer en la cartera de pedidos. Aun así, esperamos hacer un buen año a nivel de matriculaciones, más o menos del mismo nivel que el año anterior. Hay que destacar también que en 2024 vamos a poner foco especialmente en la electrificación. Hemos presentado hace poco al mercado ibérico el nuevo Scania BEV Clase II, 100% eléctrico. En este aspecto, también cabe destacar que hemos inaugurado hace unos meses nuestra propia fábrica de ensamblaje de baterías para tener un producto con la calidad y exigencia que siempre acompaña a la marca.”

JESÚS ALONSO, DIRECTOR COMERCIAL SOLARIS DE BUS IBÉRICA

“En 2023 Solaris ha vuelto a ser líder en el segmento del autobús urbano”



“Para Solaris, 2023 ha sido un año de consolidación en lo que se refiere a ventas de buses urbanos, nuestro principal mercado objetivo. En este sentido, en 2023 Solaris ha vuelto a ser líder en el segmento del autobús urbano, con más de 270 unidades matriculadas, y un índice de penetración entorno al 30%, superando los resultados obtenidos en 2022.

Seguimos con el objetivo de establecernos como uno de los principales suministradores de buses urbanos de cero emisiones, apostando por nuevas tecnologías y productos. Recientemente hemos introducido una nueva solución en los buses eléctricos de baterías, que consiste en un nuevo sistema de tracción modular, mejora de la autonomía, aumento del espacio interior y mayor facilidad de mantenimiento. Gracias a la nueva generación de baterías Solaris High Energy de mayor densidad, es posible almacenar hasta 600kWh en buses de 12m, y hasta

800kWh en buses articulados. Con esta capacidad de energía embarcada, Solaris vuelve a estar vanguardia en lo referente a capacidad embarcada por bus. Nuestro objetivo es seguir ofreciendo soluciones a nuestros clientes, con productos y servicios innovadores y de calidad, que puedan ayudarles a alcanzar sus objetivos. Como hemos comentado anteriormente, nuestro objetivo es seguir consolidándonos como marca Premium y líder del mercado en el segmento del autobús urbano, así como líder en el segmento de autobuses cero emisiones, que abarcan los buses eléctricos y de hidrógeno. Aunque estimamos que el mercado del bus urbano decrecerá, nuestro objetivo en mantener la cuota de mercado alcanzada estos dos últimos años. Es un reto complejo que desde Solaris afrontamos con una gama de producto muy completa, sobre todo en el ámbito de la electromovilidad, ofreciendo diferentes soluciones y tecnologías

JOSÉ MARÍA MARÍN, DIRECTOR GENERAL DE MARÍN AYALA (TEMSA)

“Nos congratulamos en celebrar un incremento del 195%”

“Marín Ayala, como distribuidores en exclusiva de la marca Temsa en España, nos congratulamos en celebrar un incremento del 195% en matriculaciones en el 2023 con respecto al año anterior, llegando hasta las 127 unidades.

Hemos de resaltar el aumento de ventas en toda nuestra gama, tanto en nuestro modelo Prestij SX de 29 plazas, como en el HD 13, nuestro vehículo de mayor capacidad con una máxima de

hasta 63 plazas en solo dos ejes, el cual ha sido acogido con gran aceptación por nuestros clientes. Para el presente año 2024 estimamos un aumento de ventas de aproximadamente el 20% con el objetivo de alcanzar las 150 unidades durante el presente ejercicio. Todo ello condicionado, como en el caso de la mayoría de las marcas, a la disponibilidad y a la capacidad de producción del fabricante.”



HÉCTOR RODRÍGUEZ, DIRECTOR GERENTE DE VDL BUS & COACH ESPAÑA

“Este año VDL traerá muchas novedades”

“En 2023 hemos estado inmersos en un proceso de transición. Por un lado, la demanda del sector ha estado muy al alza, por otro los vehículos de nueva producción han de adaptarse a los nuevos requerimientos de seguridad GSR, y todo ello tuvimos que trasladarlo y adaptarlo a nuestra producción, que aún sigue lidiando con el todavía existente problema, en cuanto a la falta de componentes. No obstante, en el 2023, hemos logrado realizar algunas importantes entregas. Por otra parte, esta situación ha generado que tengamos ahora muchos pedidos en cartera y cuyas entregas verán la luz en 2024. Este año VDL traerá muchas novedades. Para empezar la nueva generación de autobuses urbanos Citea, NGC. En 2023 se presentó la versión para el Sur de Europa y ahora estamos preparados para atender las demandas generar

ofertas y planear entregas. La otra gran novedad será la llegada del nuevo autocar Futura, que comercializaremos a partir de 2025 y que nos sorprenderá con muchas innovaciones.

Eso en cuanto a VDL, si nos referimos a la otra división en la que participamos, RENTALBUS, especialista en arrendamiento de autobuses y autocares sin conductor para operadores de transporte de viajeros por carretera, a lo largo del 2023 hemos realizado una importante cantidad de entregas destinando gran parte de nuestra flota VDL al servicio de alquiler. De cara a 2024 tenemos muy buenas expectativas, para lo que tendremos que dotar la flota de RENTALBUS con más vehículos. De hecho, estamos estudiando la posibilidad de que esta flota no sea solo de vehículos usados, sino que también intentemos introducir algunos vehículos nuevos.”



JAIME VERDÚ, DIRECTOR GENERAL DE VOLVO BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL

“Ha sido un año muy positivo en los resultados, no exento de retos”

“2023 ha sido un año muy bueno, y además de un muy buen crecimiento para Volvo. Venimos de años con renovaciones muy limitadas por las circunstancias de mercado, sin embargo, este año ha habido un fuerte crecimiento de mercado en el que nosotros hemos crecido +51,4%. Si analizamos por los diferentes segmentos del mercado, en urbano hemos crecido un 80% frente a 2022, muy superior a la media. En el segmento de cercanías, que ha crecido muchísimo, no hemos podido competir, ya que la demanda de producto ha sido de producto

híbrido y de gas para Clase II. En la gama Coach hemos conseguido una cuota del 21,6%, que es la más alta que hemos tenido en los últimos 10 años, y si el mercado ha crecido en este segmento un 60%, nosotros hemos crecido por encima del 70%. Ha sido un año fantástico, muy positivo. Nuestra gama de producto B13R nos ha permitido generar una muy buena cartera de pedidos en 2023 de cara a 2024. Por tanto, tenemos una previsión muy positiva también para este año, sobre todo en Clase III, donde creemos que tendremos un gran éxito.”





EL SEGMENTO DE MICROBUSES SIGUE CRECIENDO EN 2023

CON 628 UNIDADES, SUS MATRICULACIONES AUMENTARON UN 20,5% RESPECTO A 2022

MERCEDES-BENZ E IVECO BUS SON LOS DOS FABRICANTES QUE DESTACAN EN LOS RESULTADOS DE MATRICULACIONES DE MICROBUSES EN ESPAÑA

Mercedes-Benz matriculó el año pasado 278 Sprinter, aumentando un 50,3% las cifras de 2022. Iveco Bus matriculó 264 Daily, lo que supone un 26,3% más que en el ejercicio anterior. La inmensa mayoría de estas ventas se deben a los productos carrozados por empresas nacionales. De las principales novedades de cada una de ellas hablamos a continuación.

El resto de matriculaciones de ese segmento corresponden a marcas clásicas como Renault (32 unidades), Ford (27 unidades), Fiat (6 unidades), Volkswagen (6 unidades) y Renault Trucks (2 unidades), pero han entrado con fuerza la lista de microbuses Karsan (6 unidades) y Otokar (4 unidades) y también están MAN (2 unidades), que lleva poco tiempo en este segmento, y Zeroid (1 unidad).

Hay marcas que han llegado a nuestro país en la última década y que ofrecen tanto microbuses como midibuses completos, cuya aceptación en nuestro mercado está siendo muy buena. Las cifras de matriculaciones de midis no están oficialmente separadas de las de autobuses y autocares, pero vemos el gran crecimiento que están teniendo las marcas que los comercializan.

UNA GRAN TRADICIÓN DE CARROZADO DE MICROS Y MIDIS

BEULAS ofrece toda una gran variedad de modelos y medidas entre los que encontramos el pequeño Gianino en tres medidas 8,30 metros, 9 metros y 9,30 metros, con capacidades desde 31 + 1 + 1 hasta 35 + 1 + 1 y maletero de 4,55 a 4,80 metros cúbicos. También dispone de versiones de menos de 11 metros (10,80) en los modelos Cygnus y Aura.



CAR-BUS.NET ha ganado este año el Microbús del Año 2024 en España con su modelo eShuttle su nueva apuesta por la electromovilidad interurbana. Es un micro 100% eléctrico con autonomía para 210 Km y desarrollado para servicios discrecionales y regulares, que viene a sumarse al e-Urban para ciudad (un micro eléctrico

sobre chasis Zeroid con 250 Km de autonomía). En su catálogo destacan otros dos modelos: el Spica (microbús muy demandado para transporte discrecional y VIP, gracias a su versatilidad) y el Shaula (que ganó el Microbús del Año en España 2022 y se caracteriza por su amplitud y confort en todas sus versiones, incluida la urbana).



Beulas Gianino.



Car-Bus.net eShuttle.

FERQUI lanzó recientemente su último modelo eléctrico, CARES, que toma el nombre del sinuoso río asturiano. Se carroza sobre el modelo de furgón eTransit de Ford. Este vehículo tiene capacidad para 13 viajeros más conductor. Su altura interior es de 1,95 metros, por lo que permite una gran sensación de amplitud, que se ve reforzada por la ampliación de la zona acristalada del habitáculo. Cuenta con maletero en la zona trasera. Su accesibilidad se ha mejorado con una amplia puerta eléctrica y un cómodo escalón. Se ha cuidado tanto su línea exterior, con parrilla delantera y llantas acabadas en negro que le dan un aire más elegante, como su equipamiento interior, para lograr gran comodidad. Así, podemos encontrar cargadores USB, reposabrazos, suelos con materiales muy cuidados... En lo que se refiere a su batería de 75 kWh, ésta permite una autonomía de hasta 317 Km. Lo veremos circular a mediados de 2024.



Indcar BLUEBUS e-B6.



UNVI eC24s.

INDCAR ha presentado el microbús eléctrico e-B6 de BLUEBUS, que comercializará en España y Portugal.

También será el soporte de postventa. Fabricado en Francia, será rematado y personalizado en Arbucies. Este vehículo de 6 metros, cuenta con estructura de acero inoxidable ferrítico reciclable al 98%, y permite una capacidad de hasta 35 pasajeros, 10 de ellos sentados. De esas butacas, 6 tienen acceso con piso bajo. El vehículo, se ha equipado con rampa para PMR. Tiene una autonomía de más de 250 Km y su energía embarcada es de más de 126 kWh. Su carga completa requiere 6,5 horas y se realiza como carga nocturna en depósito. Este microbús no es un prototipo, sino que se produce ya en serie.



Ferqui



ISUZU Novo.



KARSAN e-ATAK Autónomo.



King Long C9.



MAN TGE.

INTEGRALIA mejoró sus procesos de trabajo en los últimos años, aprovechando la inestable situación internacional, y, gracias a ello, ha crecido su capacidad de producción y la facturación.

UNVI también ha apostado por la electromovilidad. Presentó en la pasada edición de Busworld Europe 2023 su modelo UNVI eC24s y lleva meses realizando pruebas en las flotas de los operares urbanos españoles, tanto públicos (en los Urbanos de Ourense y Transportes Metropolitanos de Barcelona – TMB) como privados (Sagalés, Moventia, Tusgsal). Se prevé que se inicie su fabricación en serie a mediados de 2024.

El nuevo modelo de midibús eléctrico está fabricado íntegramente por la empresa gallega con sede en Ourense, UNVI. El midibús mide 7 metros de largo y destaca el diámetro de sus ruedas que son iguales que las de un bus de 12 metros o un articulado, lo que, según indica UNVI, facilita la gestión del stock de ruedas y reduce el coeficiente de rodadura optimizando su consumo de manera significativa. Destaca también la posición del puesto de conducción por delante del primer eje, proporcionando un espacio de trabajo más amplio que el de un midibús tradicional. Es muy importante además su gran capacidad, hasta 41 pasajeros. Y en cuanto a sus bate-

rías, puede equipar modelos de entre 144 y 289 kWh de energía, lo que supone una autonomía entre 150 km a 300 km dependiendo de las condiciones climáticas, la orografía de la ruta.

EL AUGE DE LOS MICROS Y MIDIS COMPLETOS

ISUZU BUS se distribuye en España a través de Mobility Bus. En sus modelos podemos destacar la gama Novo, un vehículo muy versátil para servicios discrecionales que también tiene dos versiones urbanas de piso bajo en 8 metros, el Novociti Life y el Novociti Volt 100% eléctrico. Recientemente ha presentado su modelo Novo VOLT, su primer minibús eléctrico para servicios turísticos, que se comenzará a comercializar a principios de 2025. En sus 7,3 metros puede alojar cómodamente hasta 29 pasajeros. Impulsado por un motor eléctrico de 320 kW, cuenta con una batería de 165 kWh que proporciona una autonomía de 225 km. Y cuenta con otras gamas, como la Tourquoise, de 7,7 metros y capacidad para 33 pasajeros, en versión Clase II y Clase III, y los modelos Visigo y Grand Toro de 9,6 y 8,5 metros respectivamente.

KARSAN lleva poco tiempo en España, pero ya ha empezado a cosechar éxitos. Todos sus vehículos son cero emisiones, ya sea con propulsión de baterías o de hidrógeno. Los más pequeños de la familia, el e-JETS y el e-ATAK están en el top ventas europeos y en su gama e-ATA cuenta también con un modelo de 10 metros, además de los de 12 y 18 metros. El e-JEST, con sus 5,8 metros, es capaz de maniobrar fácilmente en calles estrechas. Ofrece capacidad hasta 22 pasajeros y una autonomía de 210 Km. El e-ATAK, de 8 metros, permite una autonomía de hasta 300 Km y capacidad de hasta 52 pasajeros. Sobre este modelo, KARSAN ha creado su vehículo autónomo de nivel 4.

KING LONG es un fabricante especializado en midibuses autoportantes con estructura cataforética y motor trasero. Entre sus modelos más pequeños destacan el modelo C9 de 9m de longitud con capacidad para 35 plazas +G+C y el modelo C10 de 10m de longitud con capacidad hasta 41 plazas +G+C. Ambos midibuses se caracterizan por su motorización trasera Cummins de 6.700 c.c. y 310 CV (226 kW), un ancho de 2.550mm que proporciona un amplio pasillo y habitabilidad, y una llanta R22.5, por lo que la configuración estructural se asemeja a la de los autocares estándar, pero en longitudes contenidas. Además, poseen un sistema de arrodillamiento lateral que facilita el acceso a jóvenes y mayores y pueden incorporar de manera opcional un remolque, aseo y también instalación PMRSR. Estos vehículos resultan muy polivalentes para aquellas empresas que buscan la máxima distinción en ofrecer tecnología y seguridad en sus servicios, pero sobre todo re-

LOS CARROCEROS DE MICROS Y MIDIS TAMBIÉN HAN DADO EL SALTO A LA ELECTROMOVILIDAD

percuten en la buena percepción del viajero gracias a su amplio espacio y confort.

MAN tiene su modelo TGE para el segmento de microbuses. Hay dos versiones: Combi, para servicios discretos, y City, para transporte regular. Los microbuses de MAN TGE destacan por su potencia y propulsión eficiente, así como por incorporar innovadores sistemas de asistencia para conducir con seguridad. En la versión Combi estamos ante un pequeño autobús, cuya versatilidad nos da muchas posibilidades. Al vehículo completo se suman la opción de carrozado. En España se acordó hacerlo con NogeBus y con UNVI, para quienes quieren máxima personalización del vehículo. MAN TGE se ofrece en versión estándar o versión alargada, con capacidad desde 16 hasta 22 asientos, y se puede equipar con hasta 3 plazas PMR.



OTOKAR tiene una amplia variedad de productos para este segmento. Con el nuevo Ulyso T ha ganado el Midibus del Año 2024 en España. Es un autocar de 10,10 metros y espacio para equipaje de 5,5 metros cúbicos, ideal para excursiones y viajes. Para servicios tanto interurbanos y turísticos cuenta con las gamas Vectio y Navigo. El Navigo U está disponible en dos longitudes (7.8 m y 8.4 m) y puede acomodar hasta 37 pasajeros sentados. Es ideal para servicios interurbanos. Y el Navigo T, pensado para viajar por carretera, se ofrece en tres longitudes: 7.80, 8.40 y 9.20 metros. Por otro lado, el Vectio U mide 9,27 metros y es adecuado tanto para líneas interurbanas como para lanzaderas. Puede transportar hasta 51 pasajeros. Su puerta central adicional permite utilizar una plataforma elevadora para el acceso de sillas de ruedas. En su configuración para servicios turísticos, ofrece 35 plazas, más guía y más conductor, existiendo la posibilidad de realizarlo en configuración de 39 plazas +C+G.

Y para servicios urbanos, el modelo E-CENTRO C, con capacidad para 32 plazas y una longitud de 6,6 metros, es un pequeño autobús eléctrico accesible para personas de movilidad reducida.

GRAN PARTE DEL ÉXITO DE LAS NUEVAS MARCAS QUE LLEGAN A ESPAÑA SE BASA EN PRODUCTOS DEL SEGMENTO DE MIDIBUSES Y MICROBUSES

SOLARIS, sin estar especializado en este segmento, cuenta también con un exitoso modelo de midibús, el Urbino 9 LE Electric, un autobús urbano cero emisiones con propulsión de baterías. De este modelo, la EMT de Madrid ha encargado 20 unidades que llegarán este verano.

TEMSA no ha parado de crecer desde su llegada a nuestro país. Para este segmento cuenta con el pequeño Prestij SX, de 7,16 metros con capacidad para 20 plazas y disponible también con adaptación PMR. También ofrece el modelo MD7 Plus, que fue Midibús del año 2022 en España, con 7,74 metros y que permite una capacidad de hasta 33 plazas y con opción de plataforma y PMR. El modelo MD9 llega hasta las 39 plazas con sus 9,48 metros. Esto para servicios discretos. Para servicios interurbanos cuenta con el MD9 LE con 9,5 m y múltiples configuraciones disponibles y para servicios urbanos con la versión MD9 electricITY, un autobús de 9.49 metros 100% eléctrico.

Prácticamente todas las marcas ofrecen versiones integrales por debajo de los 12 metros estándar. Daimler Buses tiene los modelos Citaro K e Intouro K de 10,7 metros, Iveco Bus cuenta con un Urbanway de 10,5 metros, dos e-Way de 9,5 y 10,7 metros y un Crosway de 10,8 metros, así como el Scania Citywide o el Scania Interlink de 10.9 metros. VDL cuenta con su versión corta del Futura FHD2 (10,6). En cuanto a Volvo, ha dejado de fabricar vehículos completos.



Otokar Ulyso T.



TEMSA Prestij SX.





ACCESIBILIDAD REAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

LA LEY FIJARÁ CUOTAS DE ACCESIBILIDAD OBLIGATORIA PARA EL SERVICIO VTC

LOS USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO PERCIEN EN EL AUTOBÚS INTERURBANO COMO EL MODO MENOS ACCESIBLE, FRENTE AL TAXI QUE ES EL MEJOR VALORADO

El año pasado se aprobó el Real Decreto 193/2023 de 21 de marzo, sobre accesibilidad universal y personas con discapacidad, que afecta a las empresas públicas y privadas y la disposición de bienes y servicios a disposición del público.

En él se indica que la accesibilidad universal permite que las personas con discapacidad puedan vivir en igualdad, en libertad, de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida.

En su texto se reúnen aquellas condiciones básicas aplicables en todo el territorio nacional y medidas de acción positiva orientadas a compensar las desventajas de partida que experimentan de forma generalizada las personas con discapacidad. Todas

estas condiciones básicas y medidas de acción positiva tienen el carácter de mínimos.

CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD EN MATERIA DE TRANSPORTE

En la disposición adicional quinta, señala que “en lo referente a las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el ámbito de los medios de transportes seguirá siendo de aplicación el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, así como los reglamentos sectoriales de la Unión Europea sobre los derechos de los pasajeros.”

En la disposición final segunda se indica la modificación de dicho Real Decreto. Concretamente se crea un nuevo apartado en el artículo 8: “Las plataformas y los intermediarios en la contratación del taxi deberán contar con un medio accesible de comunicación vía web y con un número de atención telefónica accesible a través de texto.”

Y se crea el artículo 8 bis, sobre transporte en vehículo adaptado de arrendamiento con conductor, en el que se indica que al menos un 5% de estos vehículos de

transporte urbano serán adaptados y cumplirán las mismas condiciones que se exigen a los taxis en el anexo VII.2. Mientras no se cubra el citado porcentaje, únicamente podrán otorgarse nuevas autorizaciones para vehículos adaptados. El objetivo de llegar al diez por ciento de este tipo de vehículos adaptados deberá alcanzarse antes de 2030. En el punto dos indica que “los vehículos adaptados prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad, pero cuando estén libres de estos servicios, podrán prestar toda clase de servicios.”

Además, a partir del 1 de enero de 2025, los nuevos vehículos que adquieran los titulares de diez o más autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán ser adaptados hasta que dispongan de un mínimo de un vehículo adaptado por cada diez que pongan a disposición del público.

II PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

Según la encuesta publicada en el II Plan Nacional de Accesibilidad del Gobierno de España, en todos los transportes se percibe un nivel de dificultad similar en materia de accesibilidad.

La percepción de mayor dificultad se da en el autobús interurbano tanto para las personas con discapacidad como para familiares y trabajadores.

En el caso de las personas sin relación con la discapacidad, la mayor dificultad se encuentra en el uso del metro (1,38). En sentido contrario, el taxi aparece como el vehículo que brinda una mayor facilidad de uso (1,77 en promedio total)

En el Plan se trata de impulsar medidas para garantizar la accesibilidad universal en los medios de transporte mediante diversas actuaciones, tales



como incluir los criterios de accesibilidad cognitiva en la revisión de la legislación correspondiente; establecer alianzas con el sector privado y otras administraciones públicas para alcanzar la accesibilidad universal en el transporte en autobús interurbano y de largo recorrido; promover un servicio de atención a las personas con necesidades en materia de accesibilidad universal en todos los medios de transporte de uso público; formar en atención a personas con necesidades en materia de accesibilidad universal al personal de los servicios de atención al público; y colaborar con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y con las Entidades Locales para garantizar una flota de taxis accesibles intermunicipal en los entornos rurales.

CUMPLIR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD EN LOS PLIEGOS DE LAS LICITACIONES

Y en el Plan se hace mucho hincapié en una medida para el transporte en autobús: incluir en los pliegos de condiciones de las nuevas licitaciones de las concesiones de servicios públicos de transporte regular de uso general de viajeros por carretera la obligatoriedad de cumplimiento de las condiciones exigidas en el Anexo

Contribuimos a la transformación definitiva del transporte público como medio inclusivo de movilidad

Hidral  Gobel



Innovación para un transporte **ACCESIBLE**

LA PERCEPCIÓN DE MAYOR DIFICULTAD SE DA EN EL AUTOBÚS INTERURBANO

IV del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, así como velar por el cumplimiento de los contratos donde ya está incluido, y promover aquellas actualizaciones o armonizaciones que supongan mejoras.

LA INDUSTRIA DE LA ACCESIBILIDAD, UN ALIADO

Afortunadamente, los fabricantes de sistemas de acceso para personas con movilidad reducida cuentan con gran variedad de soluciones que ayudarán en este sentido, en cualquier tipo de servicio y para cualquier tipo de vehículo.

EQUIPOS DE HIDRAL GOBEL

En el segmento urbano, Hidral Gobel dispone de la rampa eléctrica EWR, que se despliega en 5 segundos, la rampa manual Golden y la doble rampa HGR comfort, que ofrece una manual de libro y otra eléctrica telescópica.

Para el segmento del autocar, Hidral Gobel ofrece dos tipos de plataformas elevadoras: la automática Gobel y la semiautomática EVO. Y para los microbuses



cuenta con varias opciones: la plataforma semiautomática, la plataforma vertical (para la parte trasera) y la rampa eléctrica Vícoli

EQUIPOS DE I RAILWAY

IRC cuenta con diferentes soluciones en función del tipo de vehículo, incluyendo los vehículos de menos de 9 plazas.

En el caso de los autobuses urbanos, es el distribuidor oficial de las rampas de la marca COMPAK y también ofrece la rampa manual IRC.

Si hablamos de autocares, tiene un gran variedad de plataformas: para acceso por bodega central, detrás primer escalón en inter-city y también instaladas encima del paso de ruedas. Es distribuidor oficial de las marcas de AUTO-LIFT, PLS, BRAUN, RICON

Para micros, dispone de plataformas interiores de dos brazos, para ser instaladas en puerta trasera de las marcas AUTO-LIFT, RICON, BRAUN. Y si buscamos equipos para vehículos M1, de menos de 9 plazas, dispone de peldaño eléctrico y anclajes PMR.

Los anclajes y cinturones que I RAILWAY para cualquier tipo de vehículo son de BRAUN-UNWIN, Qstraint.

EQUIPOS DE MASATS

Entre los equipos de MASATS podríamos destacar su nueva rampa eléctrica RE2 se ha diseñado para dar solución a los nuevos vehículos eléctricos que disponen poco espacio en el suelo por la presencia de las baterías. Colocada sobre el suelo del autobús, permite acceder cómodamente al vehículo con una sola plataforma de 930 x 850 mm. A pesar de su reducido peso – solo 48 kg–, ha sido sometida a rigurosas pruebas de fiabilidad y está testada para admitir hasta 350 kg. Un sensor de presencia en el borde y en la plataforma refuerzan su seguridad. Se trata, pues, de una rampa rápida y fiable que permite también el accionamiento manual. El control incorpora servicios UDS (Unified Diagnostic Services) un protocolo de comunicaciones para la diagnosis de vehículos. Se ha diseñado con criterios de sostenibilidad, y es totalmente reciclable. A ella se suman también la rampa eléctrica RE1, la telescópica RT1 y la manual RM2. Además de las plataformas elevadoras para autocar KS7, KS8b y KV5b.

HIDRAL GOBEL, EN LA PLATAFORMA EUROPEAN MOBILITY GROUP

Hidral Gobel, empresa dedicada a la fabricación de soluciones de accesibilidad para autobuses y autocares, promoverá la innovación en el sector y su contribución a la transformación del trans-

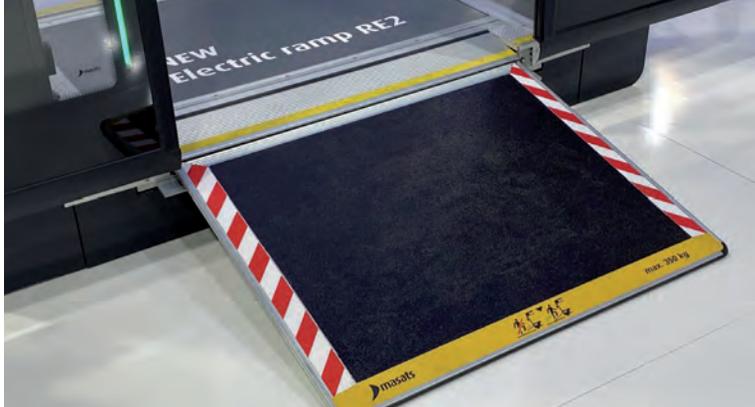
porte europeo como medio de movilidad más inclusivo.

European Mobility Group (EMG) agrupa compañías y organizaciones pertenecientes al sector de los vehículos adaptados para las personas con movilidad reducida con el objetivo de favorecer la conexión empresarial e impulsar el desarrollo de la industria. Esta asociación, hasta ahora centrada en el ámbito de los vehículos privados, indica ahora una expansión referencial hacia la accesibilidad en todos los tipos de vehículos. En este sentido, la inclusión de Hidral Gobel promete aportar valiosas contribuciones en términos de accesibilidad para el transporte público y tendrá la oportunidad de interactuar con el intercambio de conocimientos. Desde el European Mobility Group, la compañía tendrá acceso a las actualizaciones de las normativas que mejoren la experiencia de los usuarios finales y explorará ideas que promuevan la innovación para perseguir y alcanzar los nuevos retos.

Este compromiso se refleja claramente en los acuerdos establecidos con Fundación ONCE que ha permitido a la empresa comprender de manera más profunda los desafíos reales a los que se enfrentan las personas con discapacidad en su día a día. Por ello, Hidral Gobel ha redactado el "Manifiesto por un transporte urbano para todas las personas" con el objetivo de impulsar la accesibilidad universal y el transporte sostenible y al que ya se han adherido muchos operadores de autobús y autocar.

MASATS FUE GALARDONADA POR SU COMPROMISO EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La gestión preventiva de Masats ha sido reconocida por MC MUTUAL, mutua colaboradora con la Seguridad Social, en la XXII edición de los Premios



MC MUTUAL "Antonio Baró" a la Prevención de Riesgos Laborales. Dichos galardones reconocen a las empresas, personas e instituciones que sobresalen por proteger, de forma eficaz, la seguridad y la salud de las personas en el ámbito laboral. Masats ya recibió este honor en 2008, y su dedicación constante a la mejora continua ha sido nuevamente premiada. La empresa ha desarrollado un sistema de gestión que ha demostrado ser efectivo y eficiente en la identificación, evaluación y control de los riesgos laborales en el entorno de trabajo.

Los fabricantes de sistemas de accesibilidad para el transporte público, no sólo ofrecen soluciones, sino que demuestran cada día su compromiso con la sociedad.

PARA NUEVAS LICITACIONES DE CONCESIONES SE EXIGIRÁ CUMPLIR CON EL ANEXO IV DEL REAL DECRETO 1544/2007

EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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



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

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



“CON eSYSTEM OFRECEMOS MOVILIDAD ELÉCTRICA LLAVE EN MANO”

ALEJANDRO ALCALDE, DIRECTOR GENERAL DE DAIMLER BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL

EN NOVIEMBRE DE 2023 SE CUMPLIÓ SU PRIMER AÑO COMO DIRECTOR GENERAL DE DAIMLER BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL. HABLAMOS CON ÉL SOBRE PRESENTE Y FUTURO DE LA MARCA

Acaban de ganar un doble premio en España con el eCitaro Fuel Cell. El Autobús del Año 2024 y el Bus Ecológico del Año 2024. ¿Qué ha significado para la marca?

Estamos muy contentos de recibir los dos premios y estamos muy satisfechos porque es una propuesta muy novedosa y en estos momentos nadie tiene una solución igual en el mercado. El hidrógeno es una gran apuesta del Gobierno de España y será una buena oportunidad para dar solución en un segmento pequeño que no está cubierto aún por el eléctrico de 12 metros o el de 18 metros. Queremos demostrar que es la alternativa para aportar la autonomía y la versatilidad necesarias para operar las líneas más exigentes. Este vehículo permite varias cosas, por un lado una mayor autonomía porque la pila de combustible trabaja como extensor de autonomía y, además, si con la capacidad instalada, en un caso extremo, fuese necesario, se puede recargar hidrógeno de una manera rápida. Por otro lado, dependiendo de los precios de la electricidad y del hidrógeno, se puede programar para que utilice una u otra propulsión según interese más.

¿Cuál es actualmente la cuota de introducción de sus autobuses eléctricos de Daimler Buses en las flotas españolas?

El objetivo es volver a los porcentajes en las penetraciones de mercado que teníamos con el diésel, aunque es difícil porque eran casi de un 40%. Daimler Buses no lanza al mercado un producto que no sea cien por cien válido, antes de su comercialización, se hacen pruebas exhaustivas de todo tipo. El mercado español es muy exigente y no podemos lanzar al mercado un producto que no sea una solución definitiva para nuestros clientes. Por eso llegamos más tarde, para que el producto sea válido desde el principio y nuestros clientes son un banco de pruebas. Ya hemos entregado unidades a diversos operadores y puedo confirmar que su nivel de satisfacción es muy grande. Hasta hace poco solo se valoraba la autonomía y ahora pasa al primer plano el vehículo en su conjunto, también incluyendo la versatilidad, eficiencia, seguridad, confort de conducción, calidad percibida...

¿Cuántas unidades eléctricas e híbridas de su marca circulan ya en España?

En total unos cincuenta autobuses eléctricos están en operación y este año será el del lanzamiento definitivo. En 2026 creo que llegaremos ya a nuestros objetivos. En cuanto a unidades híbridas, tenemos alrededor del 40% de este mercado en España. De

todos modos, ese mercado se está reduciendo porque el 50% de las flotas urbanas ya son eléctricas y el otro 50% va a estar configurado por diferentes propulsiones, no únicamente híbridos.

¿Qué es eSystem? ¿Está activa ya? ¿Qué ofrece?

Con eSystem ofrecemos movilidad eléctrica llave en mano. Va a ser un elemento diferenciador. Con la electrificación y las emisiones cero, hay muchas dudas por parte de los operadores ya que van a necesitar un producto integral: el autobús, cargadores, un software para gestionar la carga y el parque de vehículos, la obra civil o incluso planificar un nuevo depósito de vehículos. El problema de muchas de las empresas nuevas que ofrecen estos servicios, es que no tienen autobuses. Es más sencillo que quien fabrica los autobuses ofrezca la solución completa, ya que el autobús es el elemento principal. Por eso Daimler ha creado eSystems, que contará con proveedores de cargadores, de sistemas software integradores y proveedores de obra civil para obras de adaptación o incluso el diseño de nuevas cocheras. Desde el año pasado dedicamos a una persona en exclusiva en España apoyada por toda la estructura eSystem de nuestra casa matriz y, si tiene éxito, que parece que sí, ampliaremos el equipo. Es una buena solución para pequeños y medianos operadores que no tienen capacidad interna para planificar todo esto. Lo que estamos viendo es que los grandes operadores pueden necesitar consultas para detalles más concretos, ya que tienen una estructura propia más amplia. Esta línea de negocio es buena para el cliente y también para nosotros, porque fideliza al cliente y nos permite crecer de manera exponencial e ir perfeccionando el servicio.

¿Para cuándo cree que veremos soluciones de electromovilidad Daimler Buses en los segmentos de cercanías y autocar?

El requerimiento de las Autoridades es que llegue lo antes posible. Yo pediría un poco de paciencia, que no pase lo mismo que con el urbano, que las primeras soluciones no han sido las más adecuadas por querer ir demasiado deprisa. Nosotros para el vehículo de cercanías esperamos tener una primera solución válida en menos de dos años. No pensamos que nos dé tiempo a presentarlo en la FIAA de este año, pero sí habrá novedades al respecto a lo largo del año. Creemos que en cercanías la solución sí va a ser eléctrica para unas autonomías razonables. Para el autocar también habrá solución eléctrica para un rango de autonomía media, pero su demanda no es tan inmediata. La electromovilidad requiere y supone unos esfuerzos de inversión ingentes para el desarrollo de nuevos productos para los fabricantes. Hay que buscar el equilibrio entre las posibilidades tecnológicas, demanda del mercado, capacidad de desarrollo y rentabilidad.

¿Habrá alternativa de hidrógeno para el segmento de autocar, trabajan en ello?

En largo recorrido apostamos por tener una solución de hidrógeno para final de la década. La solución que aportemos será totalmente válida para las auto-

DAIMLER BUSES TENDRÁ UNA SOLUCIÓN ELÉCTRICA DE CERCANÍAS EN MENOS DE DOS AÑOS. PARA EL AUTOCAR TAMBIÉN HABRÁ SOLUCIÓN ELÉCTRICA PARA UN RANGO DE AUTONOMÍA MEDIA Y EN LARGO RECORRIDO APUESTA POR UNA SOLUCIÓN DE HIDRÓGENO PARA FINAL DE LA DÉCADA

mías a las que estamos acostumbrados. Ya se están haciendo pruebas, pero todavía no hay ni demanda ni estructura, no necesitamos ir más rápido y como he dicho antes hay que priorizar donde se invierte el dinero. Crear productos sin infraestructura no tiene sentido. Eso está ocurriendo con algunos lugares con vehículos eléctricos.

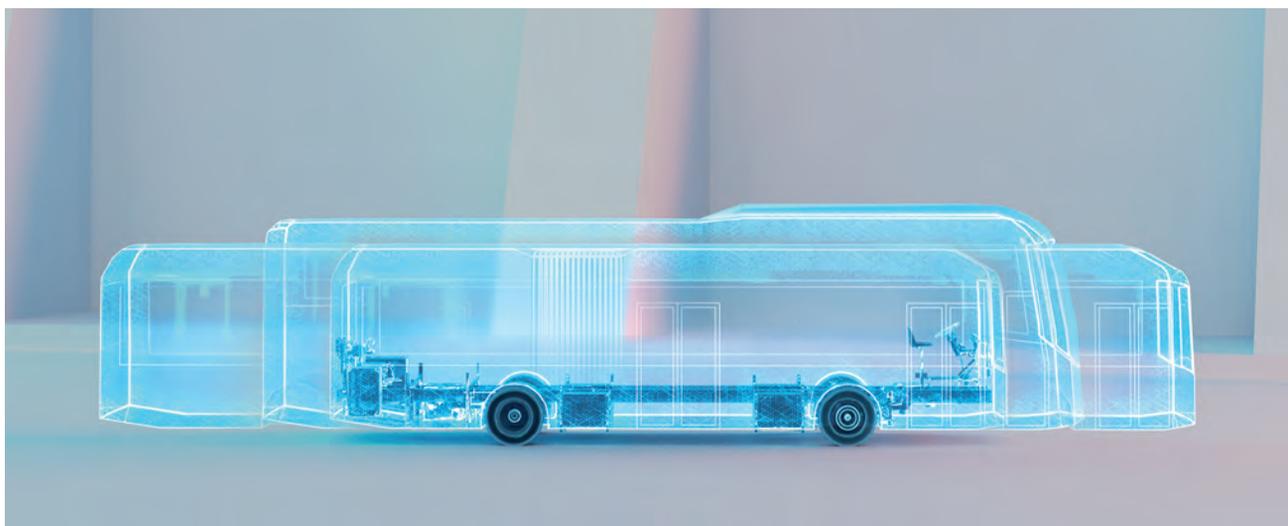
¿Qué porcentaje de autocares matriculados por Daimler Buses en España son completos y qué porcentaje son carrozados?

De lo matriculado el año pasado, un 17% fueron chasis carrozados y el resto completos. Vemos en el mercado una tendencia de incremento del vehículo completo. Casi todas las nuevas marcas que llegan ofrecen este tipo de vehículo. Nosotros seguimos apostando también por el chasis. De hecho, somos el único fabricante que sigue teniendo fábrica de chasis en España y la queremos potenciar e iremos electrificando poco a poco. Ya tenemos el vehículo de aeropuerto electrificado, ya se presentó al público y se lanzará en breve en serie. Nosotros no priorizamos ninguna solución, tenemos ambas. Dejamos que el cliente elija aquella con la que se sienta más cómodo. Tenemos chasis para largo recorrido, cercanías y vehículo low entry, que en España está orientado a cercanías y en otros países es más urbano. La mayor demanda de chasis es de largo recorrido en general.

¿Cómo está repercutiendo la digitalización y la conectividad en el mantenimiento de vehículos Daimler Buses?

OMNIplus es nuestra marca de posventa y tenemos una solución OMNIplus ON, una herramienta digital que hemos desarrollado para dar una solución integral al cliente. No solo ofrece localización, sino que también advierte de mantenimientos programados y predictivos, averías en ruta para llevar la pieza necesaria, descarga de tacógrafos, conducción eficiente... Se puede adquirir por módulos, desde el paquete básico hasta diferentes opciones. La estamos desarrollando porque es el futuro. Más que invertir en mantenimiento los operadores tendrán un área de control para la gestión digital de los parámetros de la flota. Los clientes ven la rentabilidad si dedican tiempo a investigar esta herramienta, adaptándolo a sus necesidades concretas. Es importante generar informes para ver ese beneficio, pero también dedicarle un poco de tiempo a su análisis. También tenemos personal dedicado en exclusiva al asesoramiento en esta herramienta. El que realmente le saque rendimiento y genere una estructura eficiente en torno a esto, será el que tenga éxito y se mantenga. Con poca inversión se va a marcar la diferencia con respecto a la competencia que no lo utilice.





VOLVO PRESENTA SU CHASIS ELÉCTRICO BZR PARA CLASE II

LA NUEVA PLATAFORMA NACE PREPARADA PARA EL SIGUIENTE PASO: EL AUTOCAR ELÉCTRICO

ESTÁ DISPONIBLE TANTO PARA PISO ALTO COMO EN VERSIÓN LOW ENTRY, TODAS ELLAS CONFIGURABLES EN DOS O EN TRES EJES

Tras el giro de rumbo en la estrategia comercial de la marca, dejando atrás los vehículos completos para algunos mercados, entre ellos el europeo, Volvo lanzó el chasis eléctrico BZR, que en España será carrozado por Castrosua, para lo que ambas compañías firmaron un acuerdo.

Ahora llega el chasis eléctrico BZR que permitirá carrozar vehículos Clase II para cubrir diversos tipos de servicios, incluidos los de cercanías.

MUCHAS VERSIONES

El nuevo chasis está disponible en longitudes desde 9,5 metros hasta 15 metros. Esta plataforma es muy versátil y se puede configurar de muchas maneras para optimizar el vehículo, en función de las necesidades del operador. Así, se puede elegir entre piso alto o low entry, ambas opciones en dos o en tres ejes y con una línea motriz de motor simple o doble.

PAQUETES DE BATERÍAS A LA CARTA

Dependiendo de cuantas baterías se instalen en el vehículo (de 4 a 6 módulos), pueden alcanzar hasta 540 kWh, por lo que el Volvo BZR Eléctrico se adapta a cualquier ruta urbana e interurbana.

Según los requisitos de casa tipo de servicio, es posible equipar el vehículo con la cantidad de baterías más adecuada gracias al sistema de almacenamiento de energía modular que ofrece el fabricante.

Además, este chasis se basa en una arquitectura de electromovilidad común del Grupo Volvo que permite que los componentes y subsistemas principales sean fabricados a gran escala y de manera uniforme lo que supone una considerable mejora de la logística de recambios y menos tiempos de espera del vehículo para su mantenimiento por reposición de piezas. Pronto veremos abrir las puertas de su propia planta de baterías en la ciudad sueca de Mariestad. Será en 2025 y empleará a más de 3.000 personas.

MÁS SEGURIDAD AÚN

Por supuesto, siendo la seguridad uno de los ejes fundamentales de la compañía desde su creación, el nuevo chasis incluye los sistemas de seguridad activa más novedosos, que protegen, no sólo a los pasajeros y el conductor, sino también a los usuarios vulnerables de la calle (peatones y ciclistas) con su sistema de advertencia de colisión, que va más allá de los requisitos legales.

UN CHASIS PREPARADO PARA EL FUTURO

Con esta nueva plataforma Volvo ofrece no sólo la oportunidad de carrozar vehículos eléctricos Clase II, sino también versiones para servicios BRT y, más adelante, autocares.

UNA PLATAFORMA MUY VERSÁTIL



Opciones para la versión Volvo BZR Electric LHD.



Opciones para la versión Volvo BZR Electric RHD.



Opciones para la versión Volvo BZR Electric RHD.



BASE DEL NUEVO 8900 E



El nuevo chasis BZR sirve de base para un nuevo modelo eléctrico, el 8900 E, carrozado por MCV, un vehículo Low Entry para operaciones urbanas, interurbanas y de cercanías. Está disponible en configuraciones de dos y tres ejes. Las primeras versiones estarán disponibles en ciertos mercados europeos durante 2025.

VOLVO APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD DE MANERA TRANSVERSAL

World of Volvo se inaugurará el próximo 14 de abril y será un lugar de encuentro de la ciudad de Gotemburgo, sede de la firma. Además de contar con una gran área de exposición de vehículos de todas las divisiones de Volvo, este edificio de 22.000 metros cuadrados recoge la esencia de la marca. Se han cuidado con mimo todos los detalles de su construcción, los materiales usados y su integración en la naturaleza y la actividad de la propia ciudad. Cuenta con espacios para exposiciones, conferencias, actuaciones musicales y de entretenimiento en general, zona gastronómica e incluso espacios para leer o meditar. Será, sin duda, un lugar de visita obligada para quienes se acerquen a esta ciudad sueca.





MAN PRESENTA SU HOJA DE RUTA DE ELECTROMOVILIDAD

EL ÉXITO DE SUS eBUSES SE REFLEJA EN SUS EXCELENTES RESULTADOS EN ESPAÑA EN 2023

PRETENDE SER NEUTRA EN EMISIONES DE GASES EFECTO INVERNADERO EN 2050, REDUCIR PARA 2030 DICHAS EMISIONES POR VEHÍCULO-KILÓMETRO DE CAMIONES, AUTOBUSES Y FURGONETAS VENDIDOS EN UN 28% (EN COMPARACIÓN CON 2019) Y HASTA UN 70% EN TODAS SUS SEDES

Según datos de la firma, a fecha de hoy, más del 60% de los concursos de buses urbanos en Europa son totalmente de buses eléctricos (el 65% en España) y MAN cuenta ya con gran experiencia en el campo de la electromovilidad. Ha entregado más de 1.000 autobuses urbanos en Europa de los que más de 100 unidades se vendieron en España. Como hito importante, la simbólica unidad eléctrica número 1.000 de MAN está en la empresa española Grupo Ruiz.

Ahora aplicará todo su conocimiento al transporte de mercancías, sector del que ha recibido ya 800 solicitudes de pedido. Las prime-

ras unidades serán entregadas a los clientes en 2024.

MAN considera que el eje principal para conseguir la sostenibilidad del transporte está en los vehículos eléctricos de baterías, ya que su fase de producción y suministro tan sólo supone el 2% de las emisiones totales de CO2 que generan camiones y autobuses. La marca apuesta por las baterías, una energía madura y disponible, frente a la propulsión de hidrógeno, que a su juicio está aún en una fase muy inicial y de proyectos piloto.

ÉXITO DE SUS E-BUSES EN ESPAÑA Y GRAN AÑO PARA LA MARCA

MAN ha cumplido 50 años de la llegada de su filial a España recogiendo un gran éxito. En el mercado de 2023: consigue la segunda posición en el mercado de urbanos y de autocares.

Stéphane de Creisquer, director general de MAN Truck & Bus Iberia ha definido 2023 como “un año bueno y dinámico” para las matriculaciones en nuestro país. En el caso del mercado de autobuses ha experimentado un “crecimiento impresionante”, con

una variación anual positiva del 57%. En el caso de MAN, se ha situado en segunda posición tanto en el segmento de autobuses urbanos, en el que tiene un 13% de cuota, como en el de autocares, donde el porcentaje de participación alcanzó el 20%. Gran parte del éxito en las matriculaciones de autobuses urbanos de este fabricante alemán se debe a la exitosa introducción de sus vehículos eléctricos. "Han tenido una acogida estupenda. Los clientes han confiado en nosotros y han hecho una puesta de futuro." Sobre las preocupaciones de los operadores de autobús urbano en relación a la electromovilidad, señala que "su preocupación no es tanto la autonomía como la duración de la batería". Y Creisquer afirma: "la vida útil de la batería va a ser un millón de kilómetros o 14 años", para asegurarse de que puedan "amortizar la inversión".

OFERTA DE PRODUCTO MAN PARA EL SECTOR DEL AUTOBÚS

El fabricante alemán tiene disponibles una amplia gama de opciones eléctricas para el transporte en autobús: el modelo Lion's City en sus versiones de 10 metros, 12 metros y articulado de 18 metros. El próximo paso de MAN será la electrificación de los autocares a partir de 2025 según sus previsiones.

PRODUCCIÓN DE BATERÍAS Y ECONOMÍA CIRCULAR

En la estrategia de MAN tiene un peso importante la construcción de su propia fábrica de baterías. Para ello ha invertido 100 millones de euros en su fábrica de Núremberg. La producción en serie de los paquetes de baterías comenzará a principios de 2025.

Tras su producción y utilización, queda una tercera cuestión por solucionar: ¿qué hacer con las baterías cuando termine su vida útil? MAN está desarrollando una economía circular que permitirá en unos 10 o 15 años, cuando haya volumen suficiente de baterías usadas, poder reutilizarlas (para ello cuenta con dos centros de reparación de baterías en Europa, uno de ellos en Barcelona) y, finalmente, darles otra vida más en otro segmento como el almacenamiento de energía solar o eólica, o directamente para la recuperación de las materias primas para producir otras nuevas.

DAR EL SALTO A LA ELECTROMOVILIDAD DE LA MANO DE MAN

Con su gran experiencia en electromovilidad en el segmento de autobuses urbanos, MAN sabe que dar el paso para este cambio requiere un estudio del modelo de actividad de cada operador. Por eso, la firma analiza la situación de cada cliente para poder asesorarle y decirle si su negocio es o no apto para la electromovilidad. Si lo es, MAN le acompaña en ese viaje.

EL PRÓXIMO PASO DE MAN SERÁ LA ELECTRIFICACIÓN DE CAMIONES A PARTIR DE 2024 Y EN EL SEGMENTO DE VIAJEROS, OFRECERÁ AUTOCARES ELÉCTRICOS A PARTIR DE 2025 SEGÚN SUS PREVISIONES

"SIN UNA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ADECUADA NO SE PODRÁN CUMPLIR LOS OBJETIVOS"

ALEXANDER VLASKAMP, CEO DE MAN TRUCK & BUS

"Hemos hecho los deberes, pero el éxito de la electrificación depende de la infraestructura de recarga, y en los vehículos pesados requiere especificaciones adicionales, básicamente puntos de alta potencia. En Europa se necesitarán más de 50.000 estaciones con estas características para 2030, por lo que los gobiernos deben actuar con rapidez".



"EUROPA DESEMPEÑA UN PAPEL DECISIVO EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA"

ROMAN SITTE, DIRECTOR DE LA REGIÓN EUROPA DE MAN TRUCK & BUS

"MAN está asumiendo un papel de liderazgo en electromovilidad, aportando nuestro amplio know-how fruto de décadas de experiencia. Recientemente, nuestros autobuses urbanos eléctricos están abriendo camino, no sólo en España, sino también en otras ciudades europeas como Copenhague, Oslo o Gdansk, donde cooperamos para transformar estas zonas urbanas a cero emisiones."



PLAN TRIPLE A: ANÁLISIS, ASESORAMIENTO Y ACOMPAÑAMIENTO

STÉPHANE DE CREISQUER, DIRECTOR GENERAL DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

"El paso a la electromovilidad es un "traje a la medida". Hay que estudiar cada caso, cada cliente, cada ruta, su orografía, las toneladas transportadas.... Ese es nuestro concepto "MAN con triple A": Analizamos la situación del cliente, le Asesoramos, apto o no para pasar a electromovilidad y Acompañamos en su transición."





NUEVA SOLUCIÓN ELÉCTRICA CLASE II DE SCANIA Y CASTROSUA

LAS MARCAS AÚNAN SU EXPERIENCIA EN ELECTROMOVILIDAD Y LA MÁXIMA PERSONALIZACIÓN

ESTE VEHÍCULO CUENTA CON CHASIS SCANIA BEV LOW ENTRY CLASE II CARROZADO CON EL MODELO 75CS DE CASTROSUA

El vehículo pudimos verlo ya en la pasada edición de Busworld Europe 2023 pero ahora está disponible en nuestro país.

Scania lanza al mercado solo vehículos que considera totalmente probados y que permiten operar con tranquilidad a los transportistas y por ofrecer soluciones realistas. Además, Alberto Linares, director comercial de autobuses, motores y sostenibilidad de Scania Ibérica, afirma que

“Scania se caracteriza por ofrecer soluciones integrales a la medida del cliente.” De hecho, se ha creado Solución E-Mob Scania que acompaña en el viaje hacia la electromovilidad a los operadores desde antes de la venta del autobús, asesorando sobre qué debe comprar en función de los análisis que la marca realiza sobre las líneas y necesidades reales del cliente, pero también después de la operación ofreciendo contratos de mantenimiento, conectividad, infraestructuras y sistemas de recarga, renting, seguros y reciclaje.

CHASIS SCANIA BEV LOW ENTRY CLASE II

Pedro Cotera, Gerente de Buses Urbanos en Scania Ibérica, indicó que el chasis BEV LE tiene un diseño exclusivo para servicios suburbanos. Este Clase II totalmente eléctrico cuenta con ingeniería 100% Scania que permite a la marca el control completo de la gestión inteligente del vehículo. Es ideal para aplicaciones urbanas e interurbanas, con una propulsión 100% eléctrica con una potencia continua de

250 kW a 1750 rpm alcanzando una velocidad máxima del 100 km/h.

Las baterías, que se ensamblan en su fábrica de Södertälje (Suecia), se basan en la tecnología NMC y cada una de ellas ofrece 104 Kwh. Se monta siempre una batería junto al motor y otras 3 o 4, en función de las necesidades de cada operador, van en el techo. Esto suma entre 416 y 520 Kwh en cada caso. Lo importante, señala Cotera, “no es tanto instalar más batería para garantizar más autonomía, sino la buena gestión de la energía”, ya que cada una de ellas añaden 600 Kg de peso y van restando capacidad para pasajeros. Por eso es importante contar con sistemas inteligentes como el desarrollado por Scania, Battery Management System, que gestionan la eficiencia del uso de la energía y permiten dimensionar correctamente las baterías que realmente necesitamos para cubrir sobradamente el servicio de transporte.

También destacó Pedro Cotera la máquina eléctrica de este chasis y la caja de dos velocidades para mejorar esa eficiencia, así como Charging Interface Box que permite a los carroceros trabajar con mucha flexibilidad a la hora de colocar el punto de recarga en cualquier lugar del autobús, en función de cómo sean los puntos en los que el cliente va a hacer la recarga. El vehículo tiene un tiempo de recarga de entre 150 y 170 minutos, en función de si monta 4 o 5 baterías.

Otra gran ventaja es el Sistema de Refrigeración Integrado, con el que se ahorra espacio al utilizar el mismo sistema de refrigeración para aprovechar el calor de las baterías para la climatización o el fresco de ésta para enfriarlas.

CARROCERÍA CASTROSUA 75CS

El carroceros Castrosua lanzó este modelo 75CS en su 75 aniversario, una carrocería para bastidor low entry eléctrico Clase II. No es su primera apuesta por la electromovilidad, ya cuentan en su gama con la carrocería Nelec para transporte urbano.

Ramón Senlle, responsable de Producto en Castrosua, nos habló sobre la carrocería 75CS BEV LE: “Es una profunda apuesta por la diferenciación”. Disponible en 11, 12 y 13 metros, este modelo equipa ruedas 295/80/R22.5. Cumple las normativas R.66.02 y R.118.03. También incorpora los sensores de Scania para detectar ángulos muertos. Todo en esta carrocería se ha estudiado para que el vehículo sea seguro y eficiente.

En cuanto a seguridad, el conductor disfrutará de un puesto de conducción más ergonómico, con una luna que permite gran visibilidad, iluminación full led exterior y luces indirectas en el interior que evita reflejos, así como cámaras que sustituyen a los tradicionales espejos retrovisores. En este puesto, no sólo se mueve el volante para adaptarse al conductor, sino que Scania pensó en que se mueva todo el

EL VEHÍCULO PUDIMOS VERLO YA EN LA PASADA EDICIÓN DE BUSWORLD EUROPE 2023 PERO AHORA ESTÁ DISPONIBLE EN NUESTRO PAÍS

conjunto para que no se pierda la ergonomía al modificar la posición. Se puede configurar además con diferentes tipos de mampara de separación.

Para garantizar la máxima eficiencia se han utilizado materiales más ligeros, que disminuyen el peso del vehículo y por tanto el consumo también, más capacidad para pasajeros y más autonomía. En los paneles exteriores se ha usado fibra de vidrio y fibra de carbono en lugar de aluminio, y en el revestimiento interior se eligió composite, en lugar de madera.

El Castrosua 75CS BEV LE tiene dos puertas, una delantera basculante de 2 hojas y una trasera corredera, ambas de 1.250 mm, de diferentes marcas. Las rampas que suelen montar son Masats o Hidral Gobel, ya sea en versión manual, automática o telescópica. Y lo mismo ocurre con los sistemas de climatización y los asientos, pudiendo equipar cinturón de tres puntos en los asientos que van enfrentados o en el resto de butacas.

Además, hay cámaras de seguridad, tomas USB y diferentes modalidades de barras, asideros y pulsadores de llamada con opción de iluminarse al solicitar stop.

El modelo está pensado para un fácil acceso a todos los componentes mecánicos, simplificando el mantenimiento del vehículo.

10.000 KM DE TEST

EL RESULTADO DE CONSUMO MEDIO FUE DE ENTRE 0,7 Y 0,85 KWH/KM

El vehículo, 100% eléctrico ha sido testado en una dura prueba atravesando toda Europa, desde Suecia hasta Madrid, pasando previamente por la sede de Castrosua en Galicia. Un tour de más de 10.000 Km en total, que incluye no sólo el viaje en sí mismo ida y vuelta (3.600 Km por autopistas) sino también diversas pruebas realizadas en España con 4 operadores y en líneas reales del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (2.500 Km). En todo momento, el vehículo ha estado lastrado con 1.600 Kg, ha llevado puesto el sistema de climatización y equipaba neumáticos de invierno. El resultado de consumo medio fue de entre 0,7 y 0,85 Kwh/Km.





SOLARIS TENDRÁ PRONTO UN INTERURBANO CERO EMISIONES

LA MARCA SIGUE SIENDO LÍDER EUROPEO EN AUTOBUSES URBANOS CERO EMISIONES

TRAS SU ARROLLADOR ÉXITO EN SEGMENTO URBANO, AHORA ENTRAR EN EL SEGMENTO INTERURBANO CON UNA SOLUCIÓN CERO EMISIONES ES UNO DE LOS TRES OBJETIVOS CLAVE DE SOLARIS DE AQUÍ A 2026

A sí lo indicó Javier Iriarte, CEO de Solaris, en su presentación de los resultados de la marca en 2023, su estrategia de futuro y próximas novedades. Entre sus retos para los dos próximos años en el ámbito de vehículos cero emisiones está mantener el liderazgo en el mercado europeo de autobuses, expandirse con una solución en el segmento interurbano y dar el salto al mercado norteamericano, donde ya han comenzado envíos del modelo Trollino a la ciudad canadiense de Vancouver.

LÍDER DEL MERCADO EN LA ÚLTIMA DÉCADA

En 2023, Solaris volvió a ser líder del mercado europeo de autobuses urbanos cero emisiones con sus autobuses de baterías y de propulsión de hidrógeno, con una participación del 15,2%. De hecho, lleva siéndolo desde 2012, con una cuota media de 14,5% en estos años. Si nos centramos en el mercado europeo de autobuses urbanos eléctricos propulsados con batería, Solaris tiene la segunda posición y una participación del 14,2%. Y en el mercado de urbanos europeo global, ocupa el tercer puesto, por primera vez en su historia, alcanzando el 9,7% de cuota. Si nos centramos en autobuses urbanos con propulsión de hidrógeno, Solaris es líder absoluto en Europa con el 44,5% del mercado. Matriculó 535 autobuses Urbino Hydrogen. En 2023, Solaris entregó 1.456 unidades, de las que el 82% eran vehículos de bajas o cero emisiones. Los pedidos de autobuses Solaris dentro de su grupo, CAF, suponen ya el 27% frente al 73% de la división de trenes.

GRAN ACEPTACIÓN EN LOS DIFERENTES MERCADOS EUROPEOS

El año pasado, Solaris entregó sus vehículos en 17 países, lo que permitió que sus autobuses circularan por 109 ciudades diferentes. El principal mercado de la marca es Polonia, donde entregó 401 vehículos y obtuvo el 47,7% de participación. En España su cuota es del 22,4%, lo que supone un crecimiento del 5% frente a 2022, con 259 unidades entregadas. El tercer país por número de pedidos fue Italia, con 208 autobuses y el 10,9% del mercado, seguido de Alemania, con 109 unidades y un 3,9% de cuota y Noruega, que recibió 183 autobuses Solaris, lo que supuso un 49,1% de participación.

UN NUEVO AUTOBÚS URBANO ELÉCTRICO

Solaris acaba de presentar el nuevo Urbino 12 eléctrico en la feria Mobility Move de Berlín. Lo vemos en la imagen. Su nueva plataforma de 12 metros continúa la estela del nuevo Urbino 18, con las baterías de última generación de la marca, un autonomía de más de 600 Km y una plataforma con los últimos avances de conectividad.

UNA NUEVA PLATAFORMA PARA INTERURBANOS CERO EMISIONES

Al contrario que en el caso del nuevo Urbino 12 eléctrico, para desarrollar su nuevo vehículo interurbano, Solaris hace tabla rasa y está diseñando una nueva plataforma cero emisiones. Estará disponible en tres medidas (10.9, 12.2 y 13 metros) y propulsión tanto con batería como con hidrógeno.



INFORME SOBRE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL SECTOR DEL AUTOBÚS

CONFEBUS PROPONE 20 MEDIDAS PARA MEJORAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS HA PRESENTADO EL INFORME "HACIA UN MODELO SOSTENIBLE DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS", ELABORADO CON LA COLABORACIÓN DE EVERSHEDS SUTHERLAND Y KPMG

En este documento se plantea un conjunto de propuestas y buenas prácticas para mejorar los procesos de licitación, actualizar el sistema de contratación pública y adaptarlo a las necesidades del mercado. Se identifican tres bloques en los que proponen mejoras (antes, durante y después) para todo tipo de contratos de transporte en autobús: regulares urbanos e interurbanos, servicios especiales, como el transporte escolar, y de titularidad de todas las administraciones a nivel local, regional y estatal.

20 RECOMENDACIONES DE CONFEBUS

A partir de los ejemplos de buenas prácticas realizadas por alguna administración pública, se han desarrollado 20 recomendaciones, como mejorar el conocimiento del mercado, trabajar con una previsión realista de demanda e ingresos, la correcta conceptualización de los estudios de viabilidad económica-financiera, el ajuste de los criterios de valoración y adjudicación de ofertas o la revisión de las condiciones contractuales, entre otras. El primer bloque se centra en propuestas de actuaciones previas a la licitación (pliegos tipo, observatorios de cos-

tes, modelo contractual, procesos de escucha activa...), mientras que el segundo se refiere a propuestas sobre cláusulas en los pliegos durante la licitación (previsión realista de la demanda e ingresos, viabilidad económico-financiera del servicio, condiciones contractuales del pliego o criterios de valoración, selección de las ofertas...) y el tercer bloque incluye propuestas de actuaciones tras la adjudicación del contrato (auditorías de cumplimiento, sistemas de incentivos o penalizaciones).

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, recordaba que el modelo concesional permite cohesionar el territorio nacional con "muy pocos recursos públicos y la colaboración público-privada es una herramienta", haciendo hincapié en que, aunque este modelo de gestión "es un caso de éxito reconocido internacionalmente, se requiere un marco jurídico seguro y estable que facilite el modelo de contratación pública con unos pliegos que sean claros y atractivos, que apuesten por la mejor relación calidad-precio además de eliminar los obstáculos normativos que constriñen la capacidad de adaptar los contratos a la evolución real de los costes de estos servicios." Añadió que "las licitaciones públicas de servicios de transporte en autobús deben ser equitativas y equilibradas, de manera que los aspectos económicos no sean el principal requisito, sino que se prime la sostenibilidad social, medioambiental y económica, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad."



XX JORNADA DE APETAM Y V DE FEDINTRA

ALLÍ SE INDICÓ QUE EL MAPA CONCESIONAL DE AUTOBÚS DE ANDALUCÍA TARDARÁ 5 AÑOS

LA FERIA ANDALUZA DEL AUTOCAR 2024, CELEBRADA EN EL FYCMA DE MÁLAGA

En la inauguración, el presidente de FANDABUS, Valeriano Díaz, afirmó que hay que “seguir la senda de unidad por el bien del país y de las empresas del sector”. El presidente del Departamento de Viajeros del CNTC, y presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, se refirió a la oportunidad que puede suponer para el sector la aprobación del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para modernizar el transporte por carretera y su financiación.

Javier González de Lara, presidente de la Confederación Empresarial de Andalucía (CEA), señaló que este congreso permite, “transmitir a la sociedad que representáis a un sector clave, un servicio fundamental y que llega donde otros nunca van a llegar”.

Mario Muñoz-Antanet, Viceconsejero de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, indicó que están reformando estaciones de autobuses andaluzas y desarrollando intercambiadores, así como proyectando carriles BusVAO. Animó a los concesionarios “a apostar por autobuses híbridos y eléctricos” con la línea de ayudas de 66 millones abierta para este fin. Sobre el nuevo mapa concesional de autobuses en Andalucía señaló que llevará tiempo diseñarlo.

José Miguel Casasola, director general de Movilidad de la Junta de Andalucía, habló precisamente sobre el estado de los concursos en la región. Explicó que analizara la situación para poder acometer el diseño del nuevo mapa concesional de autobús. En total, su implantación tardará unos cinco años. Afirmó que como “no se puede estar tanto tiempo en la situación actual,” con todo el sistema vencido hace tiempo, se ha decidido sacar a concurso las líneas actuales de manera provisional hasta la llegada del nuevo mapa. “Esto se ha convertido en una prioridad absoluta para la Consejería”, dijo.

La jornada abarcó los temas que más preocupan al sector del autobús y el autocar. Entre ellos figura la normativa de los tiempos de conducción y descanso, que antes del verano serán modificados para el sector del transporte discrecional en autocar. Continental ofreció unas charlas sobre las ventajas del nuevo taquígrafo inteligente de segunda generación.

DEBATE DE LAS TRES ASOCIACIONES NACIONALES SOBRE EL SISTEMA CONCESIONAL

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, comentaba sobre el sistema concesional que ya está liberalizado, que “es un sistema de competencia por un mercado regulado; un modelo de éxito y que se está exportando a otros países”. Aun así, matizaba, “por supuesto, hay margen de mejora.”

Mamen González, directora de ANETRA, defendió un sistema concesional mixto en el que salieran a con-

currencia las líneas de interés comercial y considera que el actual fomenta la concentración empresarial: “el 50% de los servicios de transporte están en manos de 10 empresas solamente”. Reivindicó también la venta plaza a plaza de los servicios discrecionales: “Hay impedimentos y trabas que son provocadas precisamente por la protección de ese sistema.”

Alfonso Taborda, presidente de DIREBUS, afirmó que “durante toda su vida sufrió la competencia desleal”, en referencia al actual sistema concesional. Señaló que “la ley está obsoleta y no nos da ninguna amplitud comercial” y que hay que “mirar a los países más avanzados económicamente en nuestro entorno europeo, como Francia o Alemania, que ya han liberalizado el sector del transporte en autobús.”

Rafael Sánchez Cantero, director de FANDABUS, dijo que el sistema actual español “es mejorable y que hay que mejorarlo, pero que permite vertebrar el territorio”, compensando las líneas de alta demanda con las de menos usuarios.



Antonio Vázquez Olmedo, presidente de APETAM y FEDINTRA, cree que “si nos vamos a un sistema liberalizado totalmente, habría muchos pueblos que se quedarían sin transporte público”. Vázquez defendió el modelo concesional pero también está de acuerdo con otras ideas “como la venta plaza a plaza en el discrecional,” que piden tanto ANETRA como DIREBUS.

APETAM Y FEDINTRA ENTREGARON SUS INSIGNIAS DE ORO Y RECONOCIMIENTOS

Al final de la jornada se rindió homenaje a Francisco José Ramírez, fundador de Autobuses Paco Pepe, recientemente fallecido, y se entregaron las insignias de oro de APETAM a José Luis Navas, CEO de Autocares José Luis Navas. Ignacio Aguilera, fundador de Autocares Aguilera, y José Domínguez, fundador de Autocares J. Domínguez. También se entregaron los reconocimientos de FEDINTRA a Manuel Gutiérrez Zambruno, socio fundador de ATEDIBUS, y la Familia Hernández - Buendía (Lola de Autocares Bernardo), así como los reconocimientos institucionales de APETAM - FEDINTRA a la Guardia Civil y en especial

EL EVENTO REUNIÓ A MÁS DE 800 PROFESIONALES DEL SECTOR



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

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

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



Marcas.

Ayats, Autocuby, Beulas, BMC, Caetano, Carsa, Castrosua, Camo, Cobus, Carbus, Farebus, Ferqui, Fiat, Higer, Indcar, Irisbus, Integralia, Iveco, Irizar, Isuzu, Karsan, King Long, MAN, Marcopolo, Mercedes, Neoplan, NobeBus, Otokar, Scania, Setra, Sunsundegui, Staco Bus, Tata Hispano, Temsa, UNVI, VDL, Volvo, VW, Yutong.

Distribuidores exclusivos para España y Portugal de **Euroliners, SBS y Eberspächer.**



al Destacamento de Tráfico. Por último, se reconoció la trayectoria profesional de Gerardo Díaz Ferrán, que fue el encargado de clausurar el acto agradeciendo este honor porque “cuando lo hacen los tuyos, la satisfacción y el reconocimiento es infinito”. Dijo “haber defendido el sector lo mejor que he podido”. Destacaba la unión del sector ahora y “la gran labor que están haciendo las asociaciones.”

LA INDUSTRIA DEL AUTOBÚS APUESTA POR LA FERIA ANDALUZA DEL AUTOCAR 2024

Fabricantes, carroceros, concesionarios, industria auxiliar... estuvieron presentes.

BEULAS contaba en su stand con un autocar Aura sobre chasis Scania

CAR-BUS.NET mostró dos unidades del modelo Shaula (una de ellas sobre Mercedes-Benz y otra sobre Scania) y un Spica con chasis Mercedes-Benz.

DAIMLER BUS exhibió tres vehículos, los integrales Mercedes-Benz Turismo y el Setra 516 HD, así como uno con chasis Mercedes-Benz y carrocería Irizar i6S.

IRIZAR participó con un autocar integral, el modelo i6S, que también hemos podido encontrar en otros muchos stands en la versión carrocería sobre chasis de diferentes marcas.

ISUZU BUS, con su distribuidor para España, Mobility Bus, estuvo presente con los modelos Novo y Visigo.

IVECO BUS estaba representada por el concesionario oficial Auto Distribución Híspalis, con un stand en el que el protagonista era el renovado autocar polivalente Evadys, así como el urbano E-WAY y dos microbuses Daily, uno con carrocería Ferqui Sunrise adaptada y otro con carrocería Indcar Wing con equipamiento premium.

KING LONG exhibió tres unidades de su amplia gama. Concretamente vimos dos del modelo C10 y también otra del U13.



BUSMATICK



HANOVER DISPLAYS



EMAR KIEL



JMB

EN EL ÁREA DE EXPOSICIÓN PARTICIPARON 50 EMPRESAS EXHIBIENDO SUS PRODUCTOS Y SERVICIOS

MAN tenía cuatro unidades en versión integral en su espacio de exposición, dos de ellas eran del modelo Lion's Coach y otras dos del Lion's Intercity.

OTOKAR, con su distribuidor para España, Somauto, enseñó dos de los modelos de su cartera de producto, el Ulyso y el Navigo T 8,4, que precisamente acaba de ganar este año el premio al Midibús del Año 2024 en España.

SCANIA optó por llevar un chasis, el K450 CB 6X2* 4 NI, y un autocar con carrocería del modelo Irizar i6S.

TEMSA, de la mano de su distribuidor en nuestro mercado, Marín Ayala, contó con tres vehículos que dan muestra de su variedad de soluciones: el pequeño Prestij SX, el MD 9 y el HDF13.

VDL expuso un autocar Futura HD y también mostró a los visitantes su opción de alquiler de autocares sin conductor a través de la empresa Rentalbus

VOLVO tenía expuestas dos unidades, ambas carrozadas. Una tenía carrocería Irizar i6 y la otra era con carrocería Sunsundegui SC7.

BUSMATICK nos explicó las ventajas de sus equipos expuestos: la validadora eLite, la consola CÉLite (con y sin impresora) y el compacto Ecolite, que unifica varias funciones como el SAE o la lectura QR.

EMARKIEL exhibió dos butacas de su gama clásica, que lleva más de 20 años acumulando éxitos y experiencia: Avance 1020 y Avance 2050.

HANOVER se centró en sus equipos más novedosos, los letreros de tecnología G5 de alta definición y la versión G4 para vehículos pequeños y microbuses, además de la consola de última generación EG4 táctil.

JMB tiene una amplia gama de soluciones para cubrir todas las necesidades de sus clientes y pudimos ver físicamente el equipo de monocepillo Lito Wash.

AUTO DISTRIBUCION

Venta de 18 autobuses urbanos Volvo 7700 y 7900 Hybrid.

**Años 2012 y 2015
Diferentes kilometrajes**



Interesados contactar con David Millán

Teléfonos: 932632512 y 659113343

e-mail: dmillan.autodis@rediveco.com



EL CONGRESO NACIONAL DE DIBEBUS ALCANZA SU MADUREZ

EL EVENTO REUNIÓ A MÁS DE 200 CONGRESISTAS, 38 PONENTES Y 28 PATROCINADORES

EL III CONGRESO NACIONAL DE PYMES DEL TRANSPORTE Y DE LA MOVILIDAD DE VIAJEROS POR CARRETERA, ORGANIZADO POR DIBEBUS Y SU ASOCIACIÓN PROVINCIAL DIBEBUS GIPUZKOA, SE CELEBRÓ EN IRÚN

Tras tres ediciones celebradas en tres años consecutivos, este congreso de carácter nacional organizado por DIBEBUS forma ya parte del calendario anual del sector de viajeros por carretera español. Es un evento congresual con la clara intención de potenciar el Sector hacia sí mismo, pero igualmente hacia los poderes públicos y la sociedad, por la implicación que la actividad de servicios de las PYMES aportan sobre la vertebración del territorio, sobre el Producto Interior Bruto, sobre el Estado del Bienestar y sobre la imagen a nivel turístico mundial.

CONGRESO Y ÁREA DE EXPOSICIÓN

Desde un punto de vista institucional, destacaron la presencia en el acto de inauguración de la alcaldesa de Irún y de la diputada de Movilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa; mientras que la clausura corrió a cargo tanto del secretario de Estado de Transportes como de la directora general de Transporte por Carretera, ambos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Se volvió a contar en mesa redonda con los portavoces de los Grupos Parlamentarios de la Comisión de Transportes de la Cámara Baja, participando César Ramos (PSOE), y Patricia Rueda (VOX), para analizar junto con los congresistas el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Igualmente hubo un debate con los presidentes de las asociaciones nacionales DIBEBUS y ANETRA, sobre

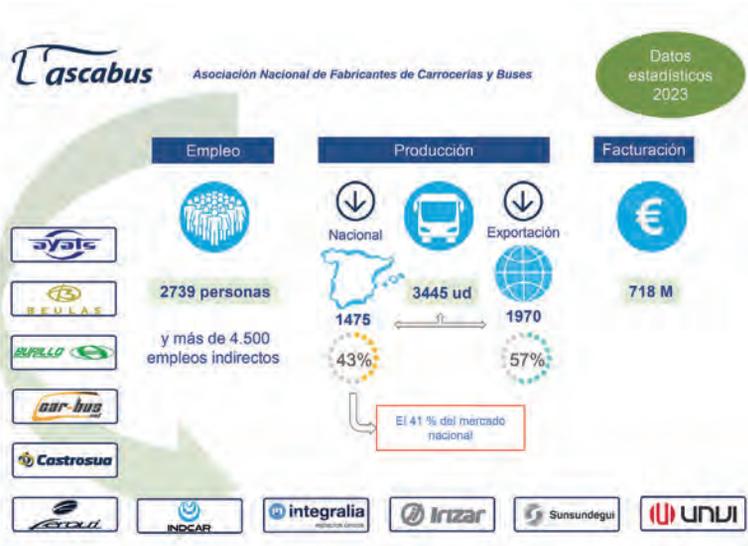
cómo se encuentran los tres segmentos de actividad de servicios en España y su futuro, sobre todo en plena reconfiguración del modelo concesional y la liberalización que parte del Sector proclama, previo al importante arranque de la temporada del transporte discrecional turístico. Igual de importante sigue siendo la materia laboral en el sector, y para ello la mesa redonda organizada sobre esta materia debatió propuestas en materia de negociación colectiva, factor clave para la paz social que se persigue dentro de las PYMES sectoriales.

Junto con las zonas de ponencias y de co-working, hubo una amplia zona de doce stands y una exposición interior de vehículos. Los congresistas tuvieron también la oportunidad de conocer las novedades del sector, tanto en la zona expositiva como por su participación en varias mesas redondas. Algunos de ellos fueron: Ascabus + Beulas + FIAA + Irizar + JMB + King Long + Mobility-Isuzubus + Otokar-Somauto + Proformatrans + VDL Bus&Coach.

Finalmente, en la Noche del Autocar, se hicieron reconocimientos a los siguientes empresarios. Se entregaron Placas Empresariales a: Daniel Orihuela Domingo (Magina Sur y Bayona); Alejandro Sierra Sánchez (Autocares Sirga), José Luis Juan Cantos (Autocares Turiabus), Francisco Javier Ruiz Alfaro (Grupo Iparbus) y José Luis del Río García (Del Río Autocares). La Placa al Emprendedor fue para Pablo Pérez Hernández (Aurbus) y la Placa Especial para Ana Isabel Aizpurua Irazusta (Autocares Aizpurua).



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



LA PRODUCCIÓN DE CARROCERÍAS EN ESPAÑA CRECIÓ MÁS DEL 30% EN 2023

ASCABUS PRESENTA LOS RESULTADOS DE LA INDUSTRIA CARROCERA

EL AÑO PASADO, LOS CARROCEROS FACTURARON 718 MILLONES DE EUROS, FABRICARON 3.445 UNIDADES Y DIERON EMPLEO DIRECTO A 2.739 PERSONAS

La Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías y Buses (ASCABUS), está actualmente compuesta por las compañías: AYATS, BEULAS, BU-

RILLO, CAR-BUS.NET, CASTROSUA, FERQUI, INDCAR, INTEGRALIA, IRIZAR, SUNSUNDEGUI Y UNVI.

FACTURACIÓN

En su conjunto, estas empresas carroceras facturaron 718 millones de euros, según los datos al cierre del ejercicio de 2023. Esto supone un 27,5% más con respecto al ejercicio anterior, que terminó con 563 millones de euros facturados.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

En cuanto a vehículos producidos, de sus fábricas salieron 3.445 unidades, un 30,4% más que en 2022, en el que se registraron 2.641 unidades.

EXPORTACIONES

Analizando esta cifra, podemos destacar que el 43% de esa producción se quedó en el mercado nacional español, es decir 1.475 unidades, mientras que el 57% fue exportada, lo que significa que se enviaron 1.970 vehículos a otros mercados internacionales. Si comparamos estos datos con los del año anterior, vemos que en el mercado español se quedaba el 41% de su producción (1.089 vehículos) y se exportó el 59% (1.552 vehículos). Los vehículos carrozados en 2023 han supuesto el 41% del mercado total de autobuses y autocares de España, mientras que en 2022 alcanzaba el 44,5%.

EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS

Y en cuestión de empleo, la industria carrocera española da trabajo directo a 2.739 personas y a más de 4.500 con empleos indirectos. Los asalariados en este sector en 2023 en casi 200 personas (193) frente a 2022 en el que se contabilizaron 2.546 de trabajadores, lo que significa un aumento del 7,6% de puestos de trabajo.



Fran Vargas
Secretario General de Ascabús

franvargas@ascabus.es
www.ascabus.es



De izquierda a derecha, Álvaro Fernández Heredia y José Alfonso Gálvez.



CAMBIOS DE ESTRUCTURA EN EL MINISTERIO

DOS NUEVAS INCORPORACIONES EN EL EQUIPO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

EL OBJETIVO ES COORDINAR LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE Y CONSOLIDAR UN SISTEMA DE TRANSPORTES COHESIONADO E INTEROPERABLE

Se ha cambiado la denominación de la Dirección General de Transporte por Carretera, que pasa a llamarse Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril y se ha transformado el Comisionado Especial para el Transporte y la Movilidad Sostenible en la nueva Secretaría General de Movilidad Sostenible, bajo la dependencia de la Secretaría de Estado. Su titular será Álvaro Fernández Heredia. Además, se ha creado la nueva Dirección General de Estrategias de Movilidad, dependiente de la nueva Secretaría General, que tendrá al frente a José Alfonso Gálvez.

Álvaro Fernández Heredia, es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Doctor en Infraestructuras de los Transportes por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Cuenta con 20 años de experiencia profesional en el sector de la movilidad y el transporte y ha desarrollado su actividad en consultoría, investigación y docencia universitaria, con cargos de gestión a distintos niveles. También en la administración pública, durante cuatro años fue director gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT Madrid) y durante otros cuatro años, director de Autobuses Urbanos de Valladolid (AUVASA). Además, es vocal del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España, miembro Comité Europeo de la Unión Internacional de Transporte Público y Vocal del Comité Ejecutivo de la Asociación de Transporte Urbano Colectivo.

José Alfonso Gálvez, es licenciado en Ciencias Ambientales por la Universidad de Granada. Ha obtenido el Máster en Urbanismo por esta misma Universidad, y Máster en Planificación, Economía y Operación del Transporte Urbano y Metropolitano, por la Universidad Pablo de Olavide. Ha sido gerente y jefe de tráfico de la empresa municipal Autobuses Urbanos de Valladolid (AUVASA), donde ha remodelado completa, transformándola en un operador integral de movilidad, apostando por la renovación tecnológica para optimizar los servicios ofertados, trabajos de planificación para mejorar la red y poniendo en marcha técnicas de gestión estratégica innovadoras basadas en el BIG-DATA. Cuenta con más de 16 años de experiencia en dirección y gestión de operadores públicos de transporte, consultoría en ordenación del territorio, urbanismo, movilidad sostenible, evaluación de impacto ambiental e investigación, esta última dentro del Laboratorio de Planificación Ambiental (LabPlam) de la Universidad de Granada. Su trayectoria profesional a nivel nacional cuenta con trabajos destacables en el sistema tranviario de Córdoba, el metro ligero de Granada, el metro de Sevilla, los planes de transporte metropolitano de Granada y Sevilla, así como numerosas participaciones en Planes de Movilidad y los proyectos de investigación INTEGRAME y MITI-GAME. A nivel internacional también ha participado en el proyecto de la Línea 3 del metro de Lima (Perú) o en la asistencia técnica para la construcción de taller de mantenimiento de locomotoras en Baladjariy, entre otros.



GRUPO RUIZ INCORPORA A SU FLOTA 16 AUTOBUSES ELECTRIFICADOS

LOS MODELOS ELEGIDOS SON EL MAN LION 'S CITY Y EL IVECO CROSSWAY

**SON 7 AUTOBUSES HÍBRIDOS Y 9 AUTOBUSES ELÉCTRICOS
DE LAS MARCAS IVECO Y MAN**

Los eléctricos tienen capacidad para 40 plazas sentadas y los híbridos cuentan con 59 asientos. Además, respectivamente disponen, de 25 y 47 espacios para permanecer de pie. **Andrés Ruiz, Vicepresidente del Grupo Ruiz**, afirmó: "Grupo Ruiz no es sostenible por introducir 9 autobuses eléctricos y 7 híbridos. Tener la flota sostenible más grande de una empresa privada tampoco nos hace sostenibles. Realmente, lo sostenible es la Administración, que apuesta por dotar a sus ciudadanos de una opción de transporte público sostenible, económica y accesible. Y, sobre todo, lo son los usuarios que deciden decirle no al vehículo privado para ir todos los días en transporte público y cuidar así del planeta. Eso es lo que nos emociona y nos motiva. Somos una empresa familiar con 130 años de historia, vamos por la quinta generación ya. Somos una empresa de capital 100% español y de Madrid. Yo nací en Madrid, he crecido en Villanueva de la Cañada y ahora vivo en Las Rozas. Llevo toda la vida siendo cliente de Auto Periferia. Esta familia vivimos el resultado día a día de nuestro trabajo porque nos montamos en nuestros autobuses y nuestros seres queridos se montan en estos autobuses y nuestros vecinos también. Por eso lo que nos motiva a nosotros es dotar a esta comunidad de la que formamos parte de herramientas para que ellos sean sostenibles. Es un auténtico orgullo estar hoy aquí presentando estos vehículos para que auténticos superhéroes puedan viajar todos los días a sus destinos salvando el planeta."



José de la Uz, Alcalde de Las Rozas manifestó: "Hoy es un día importante para Las Rozas. Grupo Ruiz presenta una nueva flota de autobuses híbridos y eléctricos que

está en consonancia con su propia filosofía de buscar la innovación, los avances y las mejoras continuas". También quiso agradecer el trabajo del equipo de Grupo Ruiz porque los usuarios, especialmente las personas mayores, les trasladan siempre al Ayuntamiento el cariño y la atención de sus empleados. Destacó además la doble función del operador: "mejorar la movilidad y acompañar a la población." Recordó que "es absolutamente estratégico para el desarrollo de un municipio el transporte y la conexión, la movilidad".

Jorge Rodrigo, consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, indicó: "Es un día importante porque hemos tenido oportunidad de conocer los nuevos autobuses híbridos y eléctricos del Grupo Ruiz que se ponen al servicio del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que no suponen solo la renovación de unos vehículos por otros sino un avance en calidad y comodidad del servicio y, sobre todo, de la seguridad y la sostenibilidad". El consejero terminaba poniendo en valor la colaboración público-privada para lograr los objetivos. Sobre Grupo Ruiz indicó que es una de las 27 empresas que atienden las 468 líneas interurbanas de la región y que proporciona 273 de los más de 2.000 vehículos que coordina el Consorcio de Transportes de Madrid, lo que supone el 13% de la flota total. Con la incorporación de estos 16 autobuses nuevos, el 68% de la flota de Grupo Ruiz es sostenible.



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.



FUENGIROLA TAMBIÉN APOSTÓ POR SOLARIS

Tras la puesta en marcha de su nuevo servicio de autobús urbano, gestionado por Interbus, el municipio malagueño incorporó una nueva unidad a su flota. Se trataba de un autobús híbrido, el primero de la marca que se incorporó a la flota.



TUS INCORPORA AUTOBUSES ELÉCTRICOS KING LONG EN LA FLOTA DE URBANOS DE SANTANDER

Las dos unidades adjudicadas a King Long son autobuses eléctricos de quinta generación. Tienen piso bajo continuo, tres puertas de acceso sin escalones, capacidad de 28 asientos y 55 personas de pie, rampa PMR y 2 plazas para SSRR o carrito.



UN NUEVO AUTOCAR SUNSUNDEGUI SC7 PARA J. MARIN

El operador sevillano, que se dedica al servicio de autocares y viajes turísticos en España y Europa, ha incorporado a su flota un nuevo Sc7 13m con chasis VOLVO B13R suspensión independiente 4x2 E6. Cuenta con 59 plazas.

DAIMLER BUSES ESPAÑA ENTREGA DOS INTOURO M HYBRID A AUTOCARES RUBIO LÓPEZ

Los dos vehículos están destinados a dar servicio de transporte de trabajadores de la fábrica de Cosentino. Autocares Rubio López, ubicada en Fines (Almería) empezó su actividad de transporte de viajeros en 1963 con José Rubio, su fundador.



SOMAUTO ENTREGÓ DOS MIDIBUSES OTOKAR A AUTOCARES JULIÁN DE CASTRO

En la celebración del 110 cumpleaños, Somauto, distribuidor oficial en España de Otokar, nos habló de las dos últimas unidades que le entregó: la cuarta y quinta unidad de esta marca adquirida por la empresa madrileña. Son del Vectio C con 9,26m 300 CV.

APAOLAZA ADQUIRIÓ DOS AUTOCARES MAN

Los vehículos elegidos por este operador de Guipúzcoa son dos MAN Lion's Coach. Ambos autocares tienen motor con 470CV y nivel de emisiones E6E. Apaolaza es una empresa familiar con más de 85 años de historia con tres generaciones en su trayectoria.





AUTOBUSES JANLA REITERA SU APUESTA POR KING LONG

Se trata de dos nuevas unidades U13x autoportantes que se suman a los tres King Long ya existentes en la flota del operador bilbaino. Las dos nuevas unidades U13x de 13m de longitud y 60 plazas, cuentan con motores Cummins 10.5 litros de 400 CV (298 kW)

AUTOCARES LÁZARA RECIBE DOS AUTOCARES MAN

Este operador gallego, con sede en Silleda (Pontevedra) comenzó su actividad hace más de 75 años. En 2023 adquirió dos unidades del modelo MAN Lion's Coach. Cuentan con motorización de 470 cv y nivel de emisiones Euro 6 E.



AUTOBUSES FIGUERAS COMPRA UN KING LONG U13X AUTOPORTANTE

Autobuses Figueras, ubicada en Vega De Pas (Cantabria), es una empresa familiar dedicada al transporte de viajeros desde hace más de 20 años. Su nuevo King Long U13x de 13m de longitud y 60 plazas tiene motor de 400 CV apto HVO.



UN NUEVO SUNSUNDEGUI SC7 CON CHASIS VOLVO PARA GRUPO VALENZUELA

La empresa familiar Grupo Valenzuela de Arcos de la Frontera (Cádiz), dedicada al transporte de viajeros por carretera, adquirió un nuevo SunSundegui Sc7 de 13 metros sobre bastidor VOLVO B13R suspensión independiente 4x2 E6 con 59 plazas.



AUTOCARES AMUEDO RECIBIÓ EL PRIMER MERCEDES-BENZ INTOURO HYBRID EN LA PROVINCIA DE SEVILLA

Se trata del modelo Intouro K hybrid. La entrega se llevó a cabo en las instalaciones de Concesur en Sevilla, taller autorizado de OMNIplus, la marca de servicios posventa de Daimler Buses para autobuses y autocares Mercedes-Benz y Setra.



AUTOCARES DIPESA VUELVE A CONFIAR EN SOMAUTO

Somauto es el distribuidor oficial de la marca Otokar en España. Autocares Dipesa, operador con sede en Ibiza, adquirió su sexto Otokar Navigo. En su flota ya hay tres unidades de este modelo con 7,7 m y otro más, que al igual que esta nueva adquisición es de 8,4 m.

AUTOCARES MULTIBUS APUESTA POR EL KING LONG U13X AUTOPORTANTE ADAPTADO

Este King Long U13x de 13m de longitud y 60 plazas se incorpora a otros dos modelos de la marca ya existentes en la flota de Autocares Multibus. Ubicada en Málaga, es una empresa familiar dedicada al transporte de viajeros desde hace más de 25 años.



AUTOS PACO ELIGE A MAN

El operador gallego ha adquirido dos nuevas unidades MAN Lion's Coach. Los vehículos tienen motor de 470 cv con nivel de emisiones Euro 6E. Cuentan con 59 plazas y se han equipado con adaptación PMR.



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

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



**Estrategia de Energía, Clima y Aire
de la Comunidad de Madrid
2023-2030**

Informe respuesta alegaciones participación pública



INFORME HORIZONTE 2030: LA COMUNIDAD DE MADRID AVALA LAS PROPUESTAS DE AETRAM

La Comunidad de Madrid publicó en su Portal de Transparencia el Informe de la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030 (Horizonte 2030), con la respuesta a las observaciones y alegaciones presentadas por las organizaciones participantes durante el trámite de información pública. Desde AETRAM dentro de sus alegaciones se ha trasladado la necesaria 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 y que sirva para su inclusión y contemplación en futuros desarrollos normativos. Otras alegaciones presentadas por AETRAM han sido la solicitud de acceso sin restricciones del Transporte Público Colectivo a las zonas ZBE (única no estimada), 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.

AETRAM REIVINDICA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL

AETRAM participó en la Mesa redonda “La huella medioambiental del viajero, el reto de la descarbonización en el transporte” desarrollada en el Foro FEMAV 2023, centrado en esta edición en el desarrollo de las últimas tecnologías y la sostenibilidad, a través de su Presidente, David del Olmo, quien ha reivindicado la sostenibilidad del transporte discrecional y turístico en la región al puntualizar la actividad responsable sectorial: “Somos sostenibles, somos transporte colectivo, no tenemos recorridos fijos, nos movemos solo cuando hay una necesidad. Es decir, cuando llevamos a los niños a los colegios, a los trabajadores a sus centros de trabajo, a los turistas a los lugares de interés, ...”. Otras explicaciones llevadas a cabo han sido que el Sector Discrecional “ha trabajado mucho por la renovación de la flota para que sea más sostenible, pero todavía el 60% de ella tiene la etiqueta B y muchas veces tenemos un acceso

restringido a los determinados puntos que no deberían estar limitados para el transporte colectivo”. También denunció la existencia de un lobby eléctrico y abogó por cambiar el relato establecido que ha comprado la Administración “Un autobús elimina 13 vehículos privados turismos de la carretera, por ello, tenemos que buscar otras fórmulas y apostar por biocombustibles y aceites más ecológicos”. Por último, sentenció que esta transformación tiene que ser paulatina y con sentido común y que hoy en día no hay un autobús eléctrico que ofrezca lo que busca el transporte discrecional.



AETRAM Y GRUPO INTELEVESAS RENUEVAN SU COLABORACIÓN

Del acuerdo suscrito hace ya cinco años entre AETRAM Y RED ITEVELESA se desprenden importantes ventajas y descuentos para las empresas asociadas a AETRAM a la hora de realizar las ITV reglamentarias de su flota de vehículos, así como en el resto de servicios ofrecidos por las empresas integrantes del Grupo. En 2024 ofrece de forma exclusiva una tarifa especial para la INSPECCIÓN PERIÓDICA DE VEHÍCULOS CATEGORÍA M2 Y M3 (AUTOCARES) y también una tarifa promocional para los vehículos ligeros particulares de los empleados de empresas asociadas a AETRAM en el precio de inspección sobre la tarifa vigente aplicable en las estaciones de Grupo Itevelesa en la Comunidad de Madrid (8 estaciones).

proformatrans

LA EMPRESA DE FORMACIÓN LÍDER EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Gestionamos e impartimos la formación de las empresas.

EL CATÁLOGO FORMATIVO MÁS AMPLIO

- TACÓGRAFO DIGITAL
- CAP FORMACIÓN CONTINUA PARA TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS
- PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
- PRIMEROS AUXILIOS
- TRANSPORTE INTERNACIONAL
- ATENCIÓN AL CLIENTE
- CONDUCCIÓN EFICIENTE Y SEGURIDAD
- EXTINCIÓN DE INCENDIOS
- NORMATIVA RELACIONADA CON EL TRANSPORTE.



¿DÓNDE ESTAMOS?



AVENIDA ASTURIAS 47, (LOCAL BAJO),
28029, MADRID



FORMACION@PROFORMATRANS.ORG

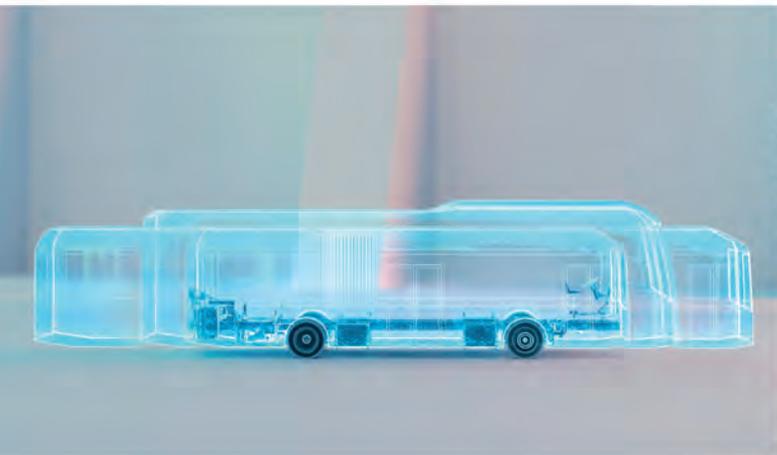


913195908

V O L V O

VOLVO BZR ELÉCTRICO

Plataforma diseñada para el futuro



El Volvo BZR Eléctrico es un chasis de autobús eléctrico que garantiza un transporte seguro, sostenible y fiable. La plataforma de productividad se presenta como una opción perfecta para operaciones interurbanas y de cercanías. Las opciones de Piso medio o Low Entry, el almacenamiento de energía modular y las versiones de dos o tres ejes brindan una versatilidad excepcional.

Una plataforma de autobús eléctrico diseñada para el futuro.

Volvo Buses. Driving quality of life

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

Año 29. #299.
Suplemento Marzo 2024
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

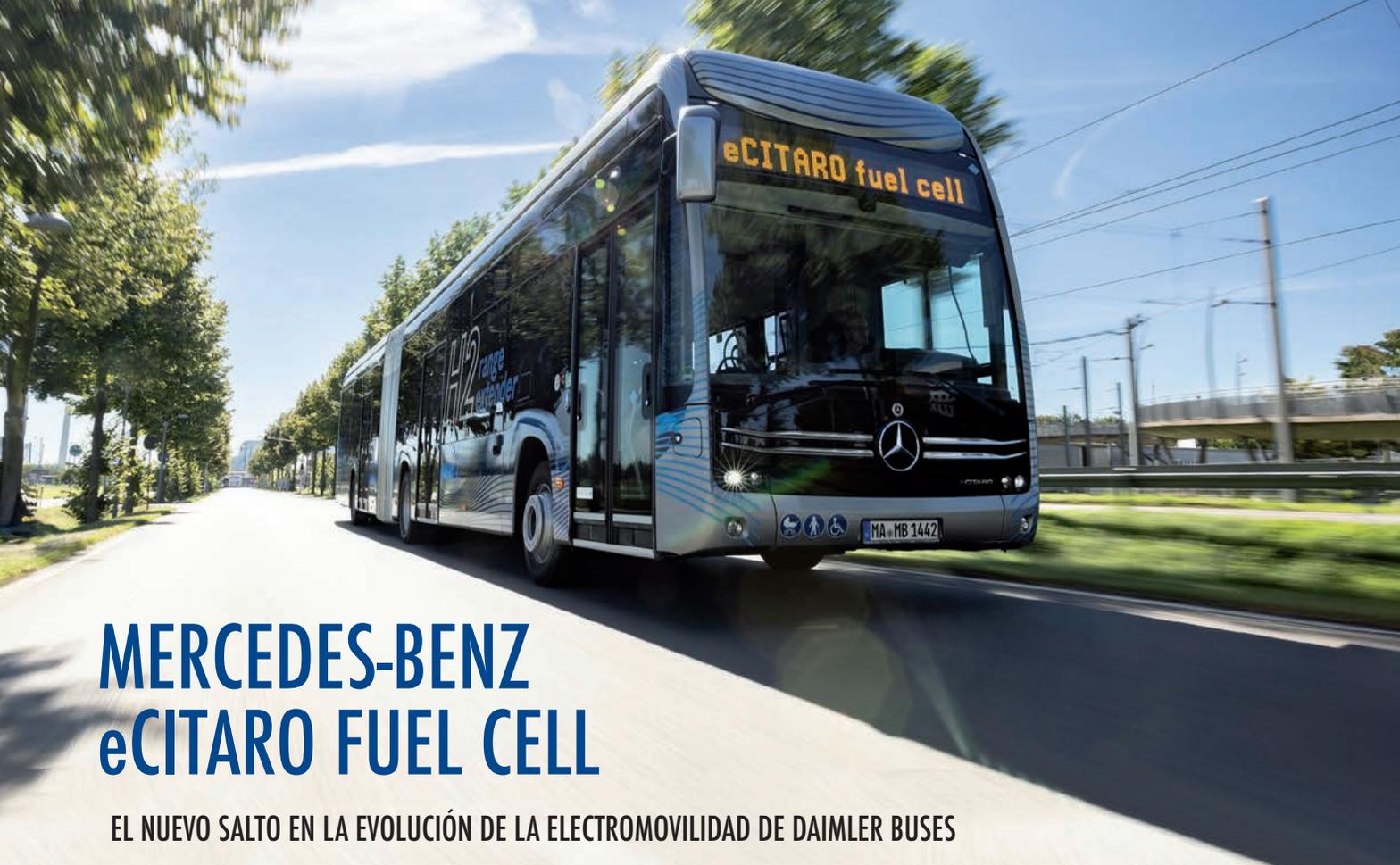
de transporte público en España y Portugal



MERCEDES-BENZ eCITARRO FUEL CELL

AUTOBÚS DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA
Y BUS ECOLÓGICO DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA





MERCEDES-BENZ eCITARO FUEL CELL

EL NUEVO SALTO EN LA EVOLUCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD DE DAIMLER BUSES

MÁS DE 1.000 UNIDADES DEL MERCEDES-BENZ eCITARO HAN SALIDO DE LA PLANTA DE MANNHEIM DESDE 2018. EL MODELO HA ESTADO EN CONSTANTE EVOLUCIÓN Y AHORA HA LLEGADO EL PRIMER eCITARO EQUIPADO CON PILA DE COMBUSTIBLE

El eCitaro fuel cell ha sido diseñado de manera coherente, práctica y consciente de los costes. Por ello, es un vehículo eléctrico con baterías que cuenta también con una pila de combustible como extensor de autonomía. Esto hace posible cubrir distancias de alrededor de 400 kilómetros sin necesidad de recarga, ya sea con la versión rígida de doce metros o con el autobús articulado. Así, se convierte no solo en una solución práctica, sino también particularmente eficiente para rutas urbanas largas.

¿POR QUÉ ESTA DECISIÓN?

Daimler Buses ha optado por esta opción por una buena razón. Por un lado, previsiblemente la electricidad de la red será significativamente más barata que el hidrógeno en un futuro cercano. Por lo tanto, el eCitaro fuel cell, a diferencia de los autobuses de hidrógeno con una pequeña batería de respaldo, utiliza la pila de combustible no como fuente principal de energía, sino para ampliar la autonomía.

Además, la pila de combustible del eCitaro es significativamente mejor para almacenar la energía recuperada durante el frenado, esto

contribuye a la eficiencia del eCitaro fuel cell especialmente en el tráfico urbano donde son frecuentes procesos de desaceleración.

Por último, pero no menos importante, la gran capacidad de la batería permite liberar una gran potencia durante períodos de tiempo más prolongados, por ejemplo, en pendientes, sin que la pila de combustible tenga que funcionar en el rango de potencia superior y, por lo tanto, en un rango de potencia ineficiente.

MÁXIMA AUTONOMÍA SIN PENALIZAR LA CAPACIDAD DE PASAJEROS

Con un control inteligente del flujo de energía de la batería y de la pila de combustible, una distribución óptima del peso de las baterías, así como de la pila de combustible y los componentes de hidrógeno, el eCitaro fuel cell logra una autonomía máxima sin recargar y con la mayor capacidad de pasajeros posible.

El vehículo de 12 metros tiene una autonomía de unos 400 kilómetros y el autobús articulado, de unos 350 kilómetros. Daimler Buses calcula que el autobús de doce metros de dos puertas con dos paquetes de baterías y seis botellas de hidrógeno puede proporcionar una capacidad de alrededor de 88 asientos, mientras que en el autobús articulado de tres puertas con un eje de tracción, tres paquetes de baterías y siete botellas de hidrógeno, la cantidad de asientos para pasajeros asciende a alrededor de 128.

Debido a su gran autonomía, no se contempla la carga de oportunidad a lo largo de la ruta. La carga siempre se realiza en el depósito.

La pila de combustible del Mercedes-Benz eCitaro cumple así la demanda de los operadores de transporte y, por lo tanto, puede reemplazar sin problemas a los autobuses urbanos con motores de combustión.



PILA DE COMBUSTIBLE: ALTAMENTE EFICIENTE, COMPACTA Y DURADERA

CON ESTE VEHÍCULO ES POSIBLE REALIZAR PRÁCTICAMENTE CUALQUIER TIPO DE RUTA URBANA

COMO LA CAPACIDAD DE LA BATERÍA Y LA CANTIDAD DE HIDRÓGENO TRANSPORTADO SE PUEDEN CONFIGURAR DE MANERA INDIVIDUAL, CADA OPERADOR PUEDE ADAPTAR EL ECITARO DE FUEL CELL SEGÚN SUS NECESIDADES

La pila de combustible del eCitaro fuel cell es suministrada por Toyota y ya pertenece a la segunda generación. Genera una potencia máxima de 60 kW. En el eCitaro fuel cell la pila se opera de manera muy eficiente en su punto óptimo de funcionamiento, alrededor de 20 kW a 30 kW, y dentro de un rango de 400 a 750 voltios. La larga vida útil, de alrededor de 40.000 horas cuando se utiliza como extensor de autonomía, también es notable.

Cada una de las botellas de hidrógeno que suministran a la pila de combustible del eCitaro fuel cell contiene cinco kilogramos. Cumplen con el llamado Tipo 4, con un contenedor interno de plástico y una carcasa externa de fibra de carbono, y son ligeras y muy duraderas. El sistema de botellas cuenta con un diseño modular. El autobús rígido utiliza cinco botellas con un total de 25 kilogramos de hidrógeno. El autobús articulado cuenta con seis o siete botellas con 30 o 35 kilogramos de hidrógeno, según sea necesario. El repostaje siempre se realiza en el lado derecho, sobre el segundo eje. En condiciones óptimas, el tiempo de repostaje en el autobús de doce metros, por ejemplo, es de aproximadamente diez minutos.

ÚLTIMA GENERACIÓN DE BATERÍAS DE ALTO RENDIMIENTO

El eCitaro fuel cell utiliza la última generación de baterías de alto rendimiento. Estas baterías de iones de litio NMC3 (NMC = óxido de ní-

quel-manganeso-cobalto) se introdujeron en el eCitaro a finales de 2022. Tienen un contenido energético muy alto y son muy duraderas. Al igual que los tanques de hidrógeno, las baterías también son escalables. Hay tres paquetes de baterías con una capacidad total de 294 kWh en el autobús rígido. El autobús articulado tiene tres o cuatro paquetes de baterías con una capacidad máxima de energía de 392 kWh. Estas configuraciones de baterías ya aseguran un rango considerable. Debido al largo alcance, la carga se realiza mediante un enchufe en el depósito con una potencia máxima de carga de 150 kW.

CON LA MÁXIMA SEGURIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LA MARCA

Los nuevos componentes, como el sistema de hidrógeno o la pila de combustible, todo el sistema de gestión térmica y el control de energía, se sometieron a pruebas aún más intensivas y exhaustivas. En particular, en las pruebas relacionadas con la seguridad, los ingenieros no solo cumplieron con los estándares vigentes. Las botellas de H2 han sido sometidas a pruebas exhaustivas que evalúan su resistencia a la explosión, su resistencia a temperaturas cambiantes y extremas, así como su resistencia al fuego. Además, se realizó una prueba de caída, se evaluó la resistencia a sustancias químicas y se examinaron posibles daños en la superficie. Se tuvieron en cuenta, en la certificación de los tanques de hidrógeno, las regulaciones que entrarán en vigor a partir de 2024 según UN ECE-R 134.

El cumplimiento de esta norma requiere pasar con éxito una prueba de resistencia. Esto hace que el sistema de hidrógeno del eCitaro fuel cell esté bien preparado para futuros requisitos.

EN CONDICIONES ÓPTIMAS, EL TIEMPO DE REPOSTAJE EN EL AUTOBÚS DE 12 M ES DE APROXIMADAMENTE DIEZ MINUTOS

Hasta
400 km
de autonomía

EL HIDRÓGENO COMO AMPLIADOR DE AUTONOMÍA



La base es un accionamiento eléctrico con baterías. La pila de combustible, con una potencia de 60 kW, sirve como generador de energía de hidrógeno para ampliar la autonomía. El tiempo de recarga de hidrógeno se estima en 10 minutos

PUESTO DE CONDUCTOR Y MANEJO PRÁCTICOS E INTUITIVOS



El diseño del espacio interior y del panel de instrumentos es similar al del eCitaro. En ambos, un medidor de potencia muestra la demanda de potencia actual. Además, se muestra el estado de carga de la batería. La única diferencia es el indicador de nivel de llenado de hidrógeno en el panel de instrumentos. El eCitaro fuel cell también ayuda al conductor a ahorrar energía mediante el sistema de control de aceleración.

EJE DE TRANSMISIÓN SOBRADAMENTE PROBADADO



La potencia se transmite al eje de transmisión de piso bajo ZF AVE 130 con motores de cubo en las ruedas. Estos proporcionan un máximo de 125 kW por rueda y generan un par de 485 Nm. Gracias a la relación de transmisión fija, esto resulta en un par máximo de 11,000 Nm por rueda. En el autobús articulado, los ejes central y trasero son impulsados de manera estándar.



LA GESTIÓN TÉRMICA UTILIZA EL CALOR RESIDUAL DE LA PILA DE COMBUSTIBLE



Entre sus nuevas características se incluye la gestión térmica, que usa el calor residual de la pila de combustible para calentar el compartimento de pasajeros y lograr niveles de eficiencia más altos a bajas temperaturas. El calor residual de la pila de combustible también se puede utilizar para controlar la temperatura de las baterías.

MONITORIZADO EN TIEMPO REAL

Gracias a Omniplus On Portal se pueden seguir en tiempo real las funciones del vehículo y verificar la carga de hidrógeno y batería, así como la autonomía restante.



ALTA CAPACIDAD DE PASAJEROS



Gracias a una distribución de peso óptima de las baterías y del sistema de pila de combustible, el eCitaro fuel cell ofrece una gran capacidad de pasajeros: hasta 88 plazas en la versión de 12 metros y hasta 128 asientos en la versión de articulado de 18 metros. Ambas versiones están disponibles con dos y tres puertas.

UN MANTENIMIENTO EFICIENTE



Para un mantenimiento sencillo, cuenta con cantidad de componentes y piezas idénticos a los del Citaro y el eCitaro, lo que garantiza una rápida disponibilidad de repuestos.

SEGURIDAD CON LA GARANTÍA MERCEDES-BENZ



Incorpora lo último en sistema de seguridad y asistencia a la conducción, como: Sideguard Assist 2, Preventive Brake Assist 2, Frontguard Assist, cámaras de 360°, cámaras de 270° en la parte trasera, MirrorCam, control de presión de neumáticos TPM, sensor de lluvia y la luz de cruce automática y el novedoso Traffic Sign Assist.



Disponible
en 12 m
y 18 m



MOVILIDAD ELÉCTRICA LLAVE EN MANO

NACE ESYSTEMS DE DAIMLER BUSES. MÁS QUE AUTOBUSES ELÉCTRICOS

DAIMLER BUSES NO SÓLO SUMINISTRA EL eCITARO FUEL CELL, SINO TAMBIÉN LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA, LA GESTIÓN DE LA CARGA Y EL SISTEMA DE GESTIÓN DE FLOTAS

El cambio a una flota de vehículos eléctricos no se limita a la compra del autobús eléctrico en sí, la transformación implica cambios importantes. Por ello, eSystems de Daimler Buses ofrece un servicio de consultoría para ayudar a las empresas a planificar y operar su flota eléctrica de manera eficiente. Se trata de un servicio de movilidad eléctrica llave en mano.

Según las necesidades del operador, el servicio puede ser ofrecido por módulos o al completo, desde el suministro de soluciones de carga, hasta la electrificación completa de la cochera, partiendo desde la planificación hasta la ejecución de trabajos de construcción y la instalación de toda la apartamentada eléctrica.

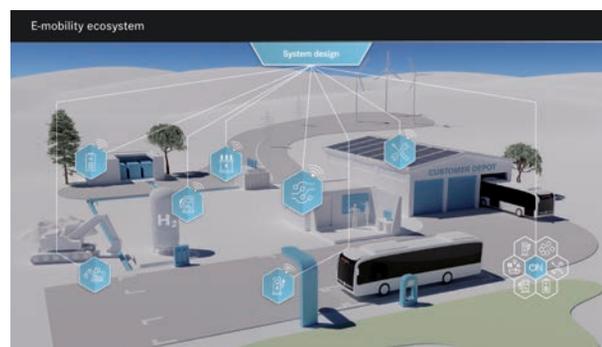
ENFOQUE INTEGRAL PARA EL ECOSISTEMA DE LA ELECTROMOVILIDAD

eSystems de Daimler Buses es la nueva unidad de negocio especializada en toda la infraestructura relativa al autobús eléctrico que ofrece consultoría y apoyo al cliente en la transición a la electromovilidad. Se encarga de proporcionar soluciones de carga y servicios de mantenimiento para flotas de autobuses eléctricos.

Más allá del autobús eléctrico en sí, Daimler Buses ofrece una solución completa que puede aglutinar todos los elementos necesarios: empezando por el suministro de energía. Se debe considerar la suficiente disponibilidad de energía necesaria para cargar los autobuses eléctricos; la infraestructura de carga, mediante la selección de soluciones de carga adecuadas para cada operador; el análisis de rutas, en el que se eva-

lúa la autonomía necesaria para dar servicio durante toda la jornada en función de la planificación del operador; la implementación de servicios digitales para monitorear y gestionar la flota eléctrica y la gestión inteligente de la carga; además de otros servicios asociados, como soluciones de mantenimiento y capacitación para el personal.

Con la electromovilidad llave en mano, eSystems está allanando el camino hacia un futuro cero emisiones en el transporte de viajeros.



EL MERCADO ESPAÑOL PREMIA AL MERCEDES-BENZ eCITARO FUEL CELL

CONSIGUIÓ DOS TROFEOS EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024



MÁS DE 500 PERSONAS ASISTIERON A LA GALA DE ENTREGA DE TROFEOS. EL JURADO, COMPUESTO POR 817 PROFESIONALES DEL SECTOR DE LA CARRETERA, EVALUÓ 68 CANDIDATURAS

El pasado 24 de enero de 2024 tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año que otorgan un destacado grupo de profesionales del sector y operadores de las principales empresas de transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas.

En esta ocasión, el jurado ha estado compuesto por 817 miembros, todos profesionales del transporte por carretera. Han participado como candidatas 24 empresas con 68 modelos. En las categorías de viajeros se han evaluado 39 candidaturas y, en concreto, en la de Autobús, el Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell compitió con diez vehículos y, en la categoría de Bus Ecológico, con otros dieciséis.



Mercedes-Benz eCitaro FuelCell, "Autobús del Año 2024 en España". El Presidente de ATUC, Miguel Ruíz Montañez, entregó este premio. Recogió el trofeo Alejandro Alcalde, CEO de Daimler Buses España.



Mercedes-Benz eCitaro FuelCell, "Bus Ecológico del Año 2024 en España". La Directora del Departamento de Transporte del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE, Isabel del Olmo, hizo entrega de este premio que recogió Alejandro Alcalde, CEO de Daimler Buses España.





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.

