

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

Año 30. #301.
Mayo 2024

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

NUEVOS TIEMPOS DE PAUSA Y DESCANSO PARA EL DISCRECIONAL



- Entrevistas Jaime Verdú, Director General de Volvo Buses España y Portugal, y Stéphanie Comère, Directora de European Mobility Expo
- Producto: Nuevo Beulas KALA sobre chasis MAN TGE
- Especial: Cajas de cambio

AMAR TU TRABAJO NUNCA HABÍA SIDO TAN FÁCIL.



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

Siente el poder del confort mientras conduces cada vuelta y cada kilómetro sin esfuerzo. Nuestro MAN Lion's Coach y su nuevo puesto de conducción están repletos de características interesantes y sistemas de asistencia inteligentes que proporcionan un confort y una seguridad extraordinarios. El manejo intuitivo, el diseño ergonómico y los innovadores mandos, como MAN SmartSelect, te permiten concentrarte fácilmente en la carretera. www.man.eu/lionscoach





UN MOMENTO DECISIVO PARA EUROPA



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Del 6 al 9 de junio volvemos a las urnas. En esta ocasión, con motivo de las elecciones al Parlamento Europeo. Siempre es importante votar, pero hay ocasiones, como ésta, en la que la UE se juega mucho. Con un mundo muy polarizado y lleno de conflictos, los resultados de esos comicios pueden cambiar el rumbo de algunos acontecimientos.

Europa se enfrenta al gran reto de la transformación energética. No es solo una cuestión medioambiental. Es también una estrategia política que permitirá al Viejo Continente independizarse de los proveedores tradicionales de combustibles, que están, en su mayoría, en localizaciones con situaciones geopolíticas muy complicadas. La UE está acelerando las exigencias en materia de emisiones contaminantes, pero también está endureciendo los requisitos relacionados con la seguridad e introduciendo los avances tecnológicos que ayudan en ese sentido.

Entre las buenas noticias recientes, la flexibilización y agilización de la normativa para que nuevos conductores profesionales lleguen al mercado europeo, o los nuevos tiempos de pausa y descanso concretados para el sector discrecional. En este panorama cambiante y exigente, muchas veces corre peligro la viabilidad económica de las empresas. Por ello, CONFEBUS ha presentado su decálogo para la competitividad del transporte en Europa en el que se recogen propuestas. Entre las principales sugerencias que el sector hace a Europa es

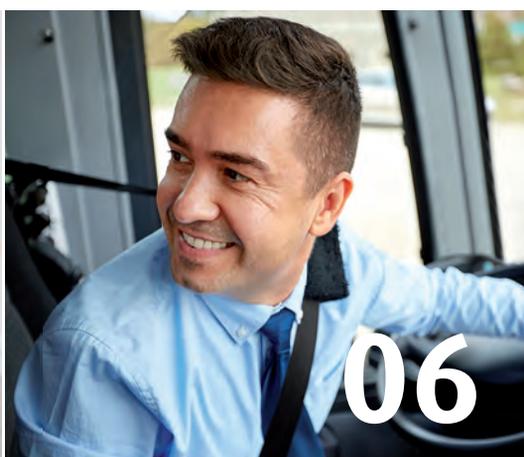
que se tenga en cuenta todo tipo de nuevos combustibles para lograr la descarbonización. El sector clama por la neutralidad tecnológica.

La movilidad sostenible está en el punto de mira de toda la sociedad, porque nos jugamos mucho. Sobre todas estas cuestiones se hablará en los foros de EUMO Expo. Sobre la próxima edición de este salón europeo de la movilidad hemos hablado con su directora, Stéphanie Comère. De modo excepcional, esta vez la cita de European Mobility Expo será en Estrasburgo, ciudad que forma parte del corazón de la UE. Allí también se verán todos los nuevos lanzamientos de los fabricantes y carroceros, así como de la industria auxiliar. La sostenibilidad y la digitalización serán protagonistas de este evento.

Los cambios se están produciendo con rapidez. Parecía que tardaríamos en adaptarnos, pero las exigencias legales han impulsado la transición en toda Europa. Los operadores siguen esperando soluciones realistas para poder ofrecer servicios de larga distancia cero emisiones y poniendo sobre la mesa opciones que permitan poder ser neutros en carbono ya, sin perder más tiempo y sin grandes inversiones económicas. Porque de lo contrario, la transición no es tal, es un giro mortal. El cambio debe ser progresivo y realista, y, sobre todo, justo para todos. Para el planeta, para los ciudadanos, para las políticas locales y para los empresarios que deben llevar la sostenibilidad a la práctica.



03



06



10



22



24



26



33



34



35

03 EDITORIAL

Un momento decisivo para Europa

22 REPORTAJE

CONFEBUS presenta su decálogo para la competitividad del transporte en Europa

33 PRODUCTO

Nuevo salpicadero del OTOKAR Navigo T 8.4

06 EN PORTADA

Nuevos tiempos de pausa y descanso para el discrecional

24 REPORTAJE

El sector clama por la neutralidad tecnológica

34 PRODUCTO

Nuevo Beulas Kala: máxima versatilidad

10 LEGAL

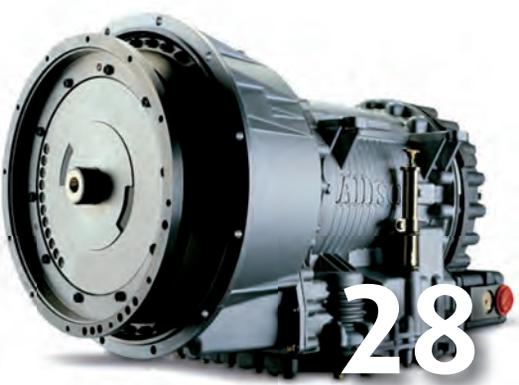
Analizamos el Reglamento (UE) 2024/1258

26 ENTREVISTA

Stéphanie Comère, Directora de European Mobility Expo

35 REPORTAJE

Primeros Karsan e-ATA de 12 metros de España



18 REPORTAJE

Directiva sobre el permiso único de trabajo

20 ENTREVISTA

Jaime Verdú, Director General de Volvo Buses España y Portugal

28 ESPECIAL

Cajas de cambio y mucho más

39 REPORTAJE

V Observatorio de la Movilidad Sostenible de España

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



ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





NUEVOS TIEMPOS DE PAUSA Y DESCANSO PARA EL DISCRECIONAL

EL 22 DE MAYO ENTRÓ EN VIGOR EN NUEVO REGLAMENTO QUE REGULA ESTAS CUESTIONES

SE PUBLICÓ EN EL DOUE EL PASADO 2 DE MAYO Y SE COMENZÓ A APLICAR 20 DÍAS DESPUÉS, ES DECIR, EL PASADO 22 DE MAYO

Se trata del Reglamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país.

LAS INSTITUCIONES EUROPEAS ENTIENDEN LA DEMANDA DEL DISCRECIONAL

El sector del transporte de viajeros por carretera ha solicitado en muchas ocasiones que se tuviesen en cuenta las necesidades y características específicas de los servicios discretionales. Finalmente, Europa lo ha entendido

y da luz verde a nuevos tiempos de conducción y descanso específicos para el discrecional.

EL OBJETIVO DE ESTA MODIFICACIÓN

En el Reglamento se indica que “a fin de crear un sector del transporte por carretera eficiente, seguro y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados, es de vital importancia que haya condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera. Por tanto, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas y adecuadas a los objetivos perseguidos, que sean fáciles de aplicar y de hacer cumplir y que se apliquen de manera efectiva y coherente en toda la Unión.”

DIFERENCIAS DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

Aunque las normas sobre los tiempos de conducción y descansos de la legislación europea se aplican a las empresas de transporte por carretera y a sus conductores, independientemente de que se dediquen al transporte de viajeros o mercancías, ahora se va a distinguir, en lo que respecta al transporte de viajeros, el transporte regular del discrecional.

Dice el texto que “las especificidades del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera no coinciden con las del sector del transporte de mercancías por carretera ni con las del sector del transporte regular de viajeros por carretera”. Destaca entre esas diferencias “su alta estacionalidad” y “la variabilidad del tiempo de conducción y de las distancias de conducción, que dependen de las actividades turísticas realizadas por los viajeros”. Señala así, que “este tipo de transporte tiene que adaptarse a las necesidades de los viajeros, atendiendo por ejemplo a sus solicitudes no programadas y espontáneas de paradas adicionales y cambios en la ruta o en el horario, dentro de lo posible”.

También se indica que, por lo general, “el transporte discrecional de viajeros por carretera implica menos tiempo de conducción que el transporte de mercancías o los servicios regulares de autobús” y que “los conductores suelen dormir en hoteles y rara vez conducen por la noche”. A cambio, “durante la jornada pueden verse obligados a desempeñar algunas actividades adicionales, a menudo resultantes de interacciones con los viajeros.”

SE PONE REMEDIO A ESAS DIFERENCIAS DEL SERVICIO DISCRECIONAL

Tras escuchar las reivindicaciones sectoriales, se concluyó que las normas uniformes relativas a las pausas y descansos mínimos no se ajustan a las necesidades específicas del sector discrecional y tampoco son prácticas para los conductores ni los operadores, ya que dificultan la organización de los servicios de calidad y eficientes, pero también en las condiciones de trabajo del conductor, repercutiendo en la seguridad vial.



Por ello se decidió llevar a cabo esta modificación y armonizar las normas aplicables a los servicios discretionales tanto en carreteras nacionales como internacionales.

PRINCIPALES MODIFICACIONES

Gracias a esta modificación, la normativa general se ha adaptado a los requisitos específicos de los servicios de transporte discrecional de viajeros por carretera.

Con esta nueva normativa europea, se podrá aplazar hasta doce días consecutivos el período de descanso semanal de los conductores de autobús de servicios discretionales, habrá flexibilidad para repartir el descanso de 45 minutos y se podrá posponer el descanso diario 1 hora.

SE PODRÁ APLAZAR HASTA DOCE DÍAS CONSECUTIVOS EL PERÍODO DE DESCANSO SEMANAL DE LOS CONDUCTORES DE SERVICIOS DISCRECIONALES, HABRÁ FLEXIBILIDAD PARA REPARTIR EL DESCANSO DE 45 MINUTOS Y SE PODRÁ POSPONER EL DESCANSO DIARIO 1 HORA



Solaris Urbino 18 electric

Nueva generación de autobuses eléctricos



LA COMISIÓN DEBE INCLUIR, A MÁS TARDAR A LOS DIECIOCHO MESES DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL PRESENTE REGLAMENTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LOS TACÓGRAFOS INTELIGENTES QUE FACILITEN EL CONTROL DE ESTOS SERVICIOS

Regla de los 12 días del transporte internacional extensible al transporte discrecional nacional: introduce flexibilidad para que un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros pueda aplazar el periodo de descanso semanal hasta doce días consecutivos tras un periodo de descanso semanal normal previo.

Posponer el descanso diario 1 hora: Para viajes superiores a 6 días, los conductores podrán tomar una vez el período de descanso diario dentro de un máximo de 25 horas después de finalizar el período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total de conducción acumulado para ese día no haya superado las 7 horas. Esta excepción se puede utilizar dos veces si el viaje dura más de 8 días.

Flexibilidad para dividir el descanso de 45 minutos: Se permite realizar dos descansos de al menos 15 minutos cada uno distribuidas a lo largo del período de conducción de 4,5 horas.

DEBERÁ INCLUIRSE EN LOS TACÓGRAFOS INTELIGENTES

Para controlar el cumplimiento de estos cambios, se indica en el documento publicado que "la Comisión debe incluir, en la primera revisión que se realice del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión o de cualquier acto de ejecución que lo sustituya, y a más tardar a los dieciocho meses de la entrada en vigor del presente Reglamento, especificaciones técnicas para los tacógrafos inteligentes que faciliten la verificación, por parte de las autoridades de control, del cumplimiento de la normativa, previendo a tal efecto que los tacógrafos inteligentes también registren si el vehículo realiza un servicio de transporte regular o discrecional de viajeros."



EL SLT INDICA QUÉ HACER DE CARA A LOS CONTROLES EN CARRETERA

En el propio Reglamento se indica que la Comisión Europea tendrá que estudiar las opciones que existan para la digitalización de la hoja de ruta. Mientras tanto, según informa el Sindicato Libre de Transporte (SLT), "el conductor deberá poder justificar el recurso a las excepciones previstas e este Reglamento bien llevando a bordo del vehículo una hoja de ruta cumplimentada de acuerdo con el Reglamento CE 1073/2009 (en el caso de servicios internacionales) y llevando a bordo del vehículo copias en papel o en formato electrónico de las hojas de ruta relativas a los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, a los cincuenta y seis días anteriores (en tanto el vehículo no cuente con un tacógrafo que permita registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros, ya que se prevé que la Comisión Europea adopte actos de ejecución que establezcan especificaciones técnicas adecuadas que permitan registrar y almacenar en el tacógrafo los datos relativos al tipo de servicio de transporte de viajeros, es decir, si se trata de un servicio de transporte de viajeros regular o discrecional). En el caso de los servicios nacionales, podrá utilizarse la hoja de ruta aplicable a los servicios internacionales, indicando que se usa para servicios nacionales."

CONFEBUS CONSIDERA QUE LOS CAMBIOS SON POSITIVOS PARA EL SECTOR

CONFEBUS, promotora de esta iniciativa, considera que "los cambios introducidos son positivos para la actividad del sector, pues sirven para introducir flexibilidad en la norma y ayudan al conductor y a la empresa a prestar servicios más ajustados a las necesidades de los clientes."

"Es importante que las instituciones de la UE hayan entendido que eran necesarias unas reglas que reflejasen mejor la naturaleza de los servicios discrecionales de autobús. Ya en el resultado de la aprobación del Paquete de Movilidad I se acordó que la Comisión Europea se comprometería a estudiar la flexibilidad de las normas de tiempos de conducción para el transporte discrecional, y en CONFEBUS se trabajó para que ese compromiso se tradujese en cambios normativos," se indica desde la confederación.

UNA MEDIDA QUE LLEGA A TIEMPO PARA LA TEMPORADA TURÍSTICA

En la jornada online "Nuevos tiempos de conducción y descanso para el transporte discrecional" organizada por CONFEBUS el pasado mes de febrero, ya se avanzaba que iban a aprobarse y entrar en vigor estas modificaciones antes del verano. Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, destacaba que es una buena noticia y que es "muy importante para el sector de cara a la planificación de la temporada de verano."

IVECO BUS

Drive the road of change



CROSSWAY HYBRID

El nuevo CROSSWAY Hybrid marca un nuevo paso en la oferta de vehículos de IVECO BUS hacia una movilidad más sostenible.

- Disponible en 3 longitudes: 10.8 m, 12m y 13m para misiones de Clase II y Clase III
- Reducción significativa en los costes de energía y en las emisiones de CO₂ comparado con los modelos de combustión interna
- Sistema híbrido compatible con combustibles renovables XTL: motor eléctrico con una potencia pico de 35 kW
- Motor Cursor 9 con 265 kW de potencia, fabricado por FPT Industrial.

Ya disponible para pedidos



NUEVO REGLAMENTO EN LO RELATIVO A PAUSAS Y DESCANSOS PARA EL TRANSPORTE DISCRECIONAL

MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) N.O 561/2006 Y EL REGLAMENTO (UE) N.O 165/2014

EL PERITO JUDICIAL MARCOS VEIGA BAUTISTA, ESPECIALISTA EN TRANSPORTE POR CARRETERA, NOS EXPLICA CUÁLES SON LOS CAMBIOS QUE INTRODUCE EL NUEVO REGLAMENTO EN LO RELATIVO A PAUSAS Y DESCANSOS PARA EL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

Texto final aprobado tras la Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 13 de marzo de 2024, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país.

Tras la actuación previa por parte de la Comisión Europea, que en principio comprendía la participación ciudadana y tenía en cuenta la valoración de los distintos actores implicados y que han querido participar, que dio como resultado una propuesta, que iniciaba la parte puramente política, con un periodo de presentación de enmiendas que finalizaba el pasado mes de septiembre de 2023 y que se llevaría a votación en plenario. El pasado miércoles día 13 de marzo de 2024, se votaba y quedaba aprobada la modificación reglamentaria relativa a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros, desechando algunas de las medidas incluidas en la propuesta inicial de la Comisión Europea. Además de lo dicho, se incluye una disposición específica destinada a resarcir el efecto negativo de la redacción del artículo 19 del mismo Reglamento (CE) 561/2006, dejando al des-



EL 13 DE MARZO DE 2024, SE VOTABA Y QUEDABA APROBADA ESTA MODIFICACIÓN REGLAMENTARIA

en los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, en los cincuenta y seis días anteriores.

Así, la Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 13 de marzo de 2024, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país, da paso al texto finalmente aprobado, que quedaría redactado de la siguiente manera:

Se sustituye la letra n del **artículo 4**, y se añade una nueva letra n bis para incluir dentro de los transportes discretionales de viajeros, tanto a los de ámbito nacional como internacional con referencia al reglamento (CE) 1073/2009.

«n) “servicios regulares de transporte de viajeros”: los “servicios regulares” y los “servicios regulares especiales” tal como se definen en el artículo 2, puntos 2 y 3, respectivamente, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, ya sean nacionales o internacionales;

n bis) “servicios discretionales de transporte de viajeros”: los “servicios discretionales” tal como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, ya sean nacionales o internacionales

El **artículo 7**, dedicado a las pausas en la conducción se modifica, insertando un nuevo párrafo, por lo que el texto quedaría con la siguiente redacción:

cubierto en las conclusiones la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo de 9 de septiembre de 2021. Por lo tanto, vamos a ver separadamente las disposiciones incluidas en la modificación reglamentaria redactada el pasado 3 de abril de forma separada.

1. En lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros.

Es importante, para poder controlar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias destinadas a facilitar el trabajo de los servicios discretionales de viajeros, tener presente el contenido del considerando 12 del texto:

Para facilitar el control del cumplimiento, los conductores deben llevar en sus vehículos y durante todo el trayecto una hoja de ruta en la que conste la información esencial sobre el viaje. Este tipo de hojas de ruta ya se utiliza para los servicios discretionales internacionales de transporte de viajeros en virtud del Reglamento (CE) n.º 1073/2009. En consonancia con las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ relativas a la conservación de registros manuales, los conductores también deben llevar a bordo copias en papel o en formato electrónico de las hojas de ruta correspondientes a los servicios discretionales de transporte de viajeros por carretera realizados



Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero.

En el caso de un conductor que preste un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por dos pausas, de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo.

Mediante este aporte del nuevo párrafo, se establece la posibilidad añadida de repartir la pausa de 45 minutos a lo largo del periodo de conducción en dos bloques de al menos 15 minutos, si se realiza un servicio discrecional, sin entrar a condicionar la duración o ámbito geográfico de dicho servicio discrecional, por lo que sería aplicable a todos los discretionales sin límites. Según la redacción, se puede realizar la pausa de 45 distribuida a lo largo del periodo de conducción en dos pausas de al menos 15 minutos de manera libre, o bien 45 minutos de una sola vez



o bien 15+30



o bien, y como novedad cualquier distribución que tenga en cuenta un mínimo de 15 minutos en cada porción de la pausa pero que sumen, al menos entre ambas los 45 minutos de obligado cumplimiento. 20+25; 29+16, etc.



El artículo 8, dedicado a los descansos se modificaría para incluir las disposiciones relativas, por un lado, a la posibilidad de posponer el inicio de los descansos diarios y por otro lado, a la posibilidad de incluir a los servicios discretionales nacionales de una duración determinada para optar a la excepción de los 12 días.

Así, en primer lugar, tendríamos un nuevo apartado 2 bis para el artículo 8, cuya redacción sería la siguiente:

1. Los conductores deberán tomar períodos de descanso diarios y semanales.

2. Los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior.

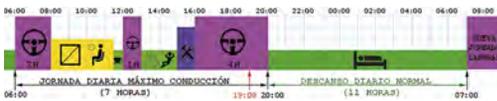
Si la parte del período de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas es superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese período de descanso se considerará un período de descanso diario reducido.

2 bis. Siempre que con ello no se comprometan ni la seguridad vial ni las condiciones de trabajo del conductor, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos seis períodos consecutivos de veinticuatro horas podrá abstenerse de cumplir lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, y tomar en lugar de ello el período de descanso diario una vez dentro de un plazo máximo de veinticinco horas después de que finalice el período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas. Siempre que se cumplan las mismas condiciones, podrá recurrirse a dicha excepción dos veces en un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos ocho períodos consecutivos de veinticuatro horas. El recurso a la mencionada excepción se entenderá sin perjuicio del tiempo de trabajo máximo que establezca la legislación aplicable.

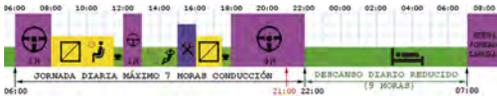
EL REGLAMENTO MODIFICA LOS ARTÍCULOS, 4, 7, 8, 16, 17 Y 19 DEL REGLAMENTO (CE) 561/2006

Mediante el nuevo apartado se ofrecería la posibilidad de aplazar una hora el inicio del descanso diario para hacer frente a las circunstancias que ocurran durante un servicio discrecional de duración mínima de 6 u 8 días, independientemente de si es de ámbito nacional o internacional, con la condición de que ese día no se supere un máximo de 7 horas la conducción diaria. Si el servicio discrecional tiene una duración mínima de 6 e inferior a 8 periodos de 24 horas tras su inicio, se podría recurrir como máximo una sola vez a esta disposición, y si se extiende por un periodo total de al menos 8 periodos de 24 horas, el conductor se podrá amparar en esta excepción hasta un máximo de en dos ocasiones. En ningún caso supondría una minoración de la duración del descanso, ni tampoco se permitiría ninguna desviación de los tiempos máximos de trabajo.

Ejemplo de Excepción con aplazamiento de un descanso diario normal:



Ejemplo de Excepción con aplazamiento de un descanso diario reducido, es decir, el margen máximo al que se podría acceder con esta excepción:



Por otro lado, el apartado 6 bis, dedicado a la excepción de los 12 días, se cambiaría para quedar redactada de la siguiente manera:

6 bis No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros podrá aplazar el período de descanso semanal por un plazo de hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después un período de descanso semanal normal anterior, siempre que:

- a) se suprime
- b) tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:
 - i) dos períodos de descanso semanal regular, o
 - ii) un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción;

EN EL TEXTO SE INCLUYE UNA DISPOSICIÓN ESPECÍFICA DESTINADA A RESARCIR EL EFECTO NEGATIVO DE LA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 19 DEL MISMO REGLAMENTO (CE) 561/2006

c) a partir del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con aparatos de control de conformidad con los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) n o 3821/85, y

d) a partir del 1 de enero de 2014 y de tener lugar la conducción que durante el período comprendido entre las 22:00 y las 6:00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduzca a tres horas el período de conducción a que hace referencia el artículo 7.

La Comisión estudiará las opciones disponibles a efectos de la digitalización de la hoja de ruta a que se refiere el artículo 16, apartado 4, en el contexto de la labor general de digitalización del sector del transporte por carretera.

Con esta redacción, al igual que en la redacción anterior, no se da entrada a la necesidad de una duración mínima del servicio discrecional, manteniéndose el periodo máximo para poder iniciar un nuevo descanso semanal. Para hacer uso de esta excepción y ampararse en la regla de los 12 días, la novedad es que serviría tanto a los conductores de **servicios nacionales o internacionales**, ya que el resto de condicionantes quedaría como está en la actualidad, es decir, un único servicio discrecional, partiendo de un descanso semanal normal y compensando el descanso aplazado junto con el descanso semanal preceptivo, al cabo de un máximo de 12 periodos de 24 horas tras el inicio del servicio. Obviamente, partiendo de un descanso semanal normal no sería necesaria la excepción si el servicio discrecional es inferior a seis periodos de 24 horas, por lo que esta opción estaría destinada a esos servicios de una duración suficiente como para impedir cumplir la norma de las 144 horas entre descansos semanales, manteniendo el límite máximo de 12 periodos consecutivos de 24 horas.





EL TEXTO TAMBIÉN MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) N.º 165/2014 COMETIDAS EN OTRO ESTADO MIEMBRO O EN UN TERCER PAÍS

b) llevando a bordo del vehículo copias en papel o en formato electrónico de las hojas de ruta relativas a los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, a los cincuenta y seis días anteriores.

La obligación mencionada en el párrafo primero, letra b), dejará de aplicarse, a más tardar, cuando el vehículo cuente con un tacógrafo que permita registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros a que se refiere el apartado 5.

En el caso de los servicios nacionales, podrá utilizarse la hoja de ruta aplicable a los servicios internacionales, indicando que se usa para servicios nacionales. La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución que establezca el formato de la hoja de ruta para los servicios nacionales a fin de simplificar el control del cumplimiento, si procede. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 bis.

A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión evaluará las opciones de digitalización de la hoja de ruta destinada a los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros desde el punto de vista de su viabilidad, su eficacia en relación con el coste, sus efectos en la capacidad de controlar el cumplimiento de la normativa y su incidencia en las condiciones de trabajo de los conductores y, en su caso, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta legislativa relativa a dicha digitalización.

Dicha evaluación incluirá la elaboración de una hoja de ruta digital que contenga la información

requerida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 y que haga posible que dicha información se registre electrónicamente antes del inicio del viaje en una interfaz multilingüe a la que los operadores tendrán acceso. A tal fin, la Comisión también podrá estudiar la posibilidad de desarrollar uno o varios módulos nuevos para el Sistema de Información del Mercado Interior establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo.

5. A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación y control del cumplimiento del artículo 7, párrafo tercero, y del artículo 8, apartados 2 bis y 6 bis, la Comisión, en la primera revisión que se realice del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión o de cualquier acto de ejecución que lo sustituya, y a más tardar... [dieciocho meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], adoptará actos de ejecución que establezcan especificaciones técnicas adecuadas que permitan registrar y almacenar en el tacógrafo los datos relativos al tipo de servicio de transporte de viajeros, es decir, si se trata de un servicio de transporte de viajeros regular o discrecional. La fecha de aplicación de dichos actos de ejecución se fijará previa consulta a las partes interesadas pertinentes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 bis.

Se añade un nuevo **artículo 17 bis**, obligando a la Comisión Europea a elaborar un informe de evaluación de las disposiciones contenidas en la modificación:

Artículo 17 bis

A más tardar el 31 de diciembre de 2028, la Comisión elaborará un informe en el que se evalúen los efectos de las disposiciones del presente Reglamento relativas al sector de los servicios del transporte discrecional de viajeros en la seguridad vial y en aspectos sociales, en particular, las condiciones de trabajo de los conductores. La Comisión remitirá dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Si lo considera conveniente, presentará las propuestas legislativas pertinentes.

2. En lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país.

Ya en el campo relativo al control e imposición de sanciones relativas a las infracciones del Reglamento 165/2014 cometidas en un estado, pero detectadas en el territorio de un estado miembro distinto, hay que estar a lo expuesto, tanto en las conclusiones del abogado general como en la propia sentencia del asunto C-906/19.

Se trataba del caso de una empresa de transportes de viajeros de origen alemán, radicada en Segenthal y que fue inspeccionada durante un servicio discrecional en Versailles (Francia). En dicho control se verifica la ausencia de registros durante unos días en los que el vehículo había re-

EN ESTE DOCUMENTO SE DISTINGUE LA ACTIVIDAD DE LOS SERVICIOS DISCRECIONALES EN AUTOCAR, FRENTE A LOS DE TIPO REGULAR

alizado servicios regulares exentos del cumplimiento del Reglamento 561/2006 (trayecto inferior a 50 Km) en territorio alemán.

Necesariamente deberemos de pasar por el interés protegido por las excepciones establecidas para casos muy particulares y no hacer una interpretación extensiva de las mismas y mucho menos, cuando se trata de un vehículo destinado a servicios mixtos, es decir, servicios incluidos en alguna excepción del reglamento 561/2006 y que además realiza otros servicios plenamente integrados en el ámbito de aplicación reglamentario. Si bien en este caso, el abogado general distingue claramente entre la infracción por ausencia de registros de los últimos 28 días del conductor y la infracción por no registrar totalmente todas las actividades realizadas en un vehículo que realiza un servicio exento.

Efectivamente, la obligación de insertar la tarjeta en un vehículo que realiza un servicio exento es una cosa, mientras que la relativa a la obligación de registrar todas las actividades del conductor, pese a haber sido realizadas en servicio exento es otra, que claramente, ante una inspección de un vehículo incluido en el reglamento 561/2006, se trata de una obligación que emana del artículo 6.5 del propio reglamento:

5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualquier tiempo de disponibilidad tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (1). Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.



En este sentido, no hay interpretación en contra de la facultad de cualquier estado miembro de sancionar esta conducta infractora a la luz del propio artículo 9.2 del reglamento:

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

La controversia se centraba precisamente en la propia redacción de ese punto en concreto del artículo 9.2 que tanto el gobierno francés como la Comisión Europea interpretaban como facultativo para las autoridades de cualquier estado de perseguir y sancionar las infracciones tanto relativas al reglamento 561/2006 como al reglamento 3821/85 (posteriormente derogado y sustituido por el presente 165/2014) cometidas en cualquier estado. Este razonamiento partía de la base de que ambos textos son un conjunto indisoluble. En efecto, la posibilidad de control de las disposiciones del reglamento 561/2006 solamente puede efectuarse sobre la base de unos registros efectuados por un aparato de control regulado en el otro texto. De hecho, la razón de ser del propio tacógrafo no es otra que la de proporcionar los registros para el control adecuado de las actividades de los conductores que realizan actividades comprendidas en el reglamento 561/2006.

Sin embargo, el propio abogado general se aparta de esta interpretación y acomete el proceso de redacción inicial de ese reglamento dejando de lado la voluntad del legislador y ciñéndose a la redacción resultante con estas palabras:

En definitiva, lo que importa es el texto de la ley (europea) tal como fue adoptado. En cambio, son irrelevantes los deseos y las ideas formulados durante el proceso legislativo pero no plasmados en el texto y, a fortiori, las omisiones del legislador. Si el legislador no fue capaz de declarar inequívocamente su voluntad, es problemático acometer más tarde la interpretación de esa voluntad, en detrimento de los interesados, que razonablemente pueden haber pensado de forma diferente.

Y concluye su exposición con un recado claramente dirigido a modificar la redacción de ese artículo 9.2:

A modo de conclusión, reconozco que esta solución no es plenamente satisfactoria. Habida cuenta de la estrecha complementariedad existente entre estos dos Reglamentos, podría resultar oportuno incluir las infracciones del Reglamento n.º 3821/85 en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006. Ahora bien, como ya se ha señalado, la oportunidad no hace

la legalidad, en particular en Derecho penal. Si la redacción actual del artículo 19, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006 se considerara incompleta, correspondería al legislador de la Unión modificarla.

Como no podía ser de otra forma, el contenido de la sentencia en este aspecto en concreto fundamenta muy adecuadamente que el propio artículo 19 del reglamento 561/2006 en sus apartados 1 y 4 se refieren y nombran a ambos reglamentos, mientras que el apartado 2, motivo de discrepancia, se refiere únicamente a las infracciones del reglamento 561/2006, por lo que excluye las cometidas contra el otro. En definitiva, el contenido de la sentencia dice textualmente:

El artículo 19, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que se opone a que las autoridades competentes de un Estado miembro puedan imponer una sanción al conductor de un vehículo o a una empresa de transporte por una infracción del Reglamento n.º 3821/85 cometida en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país, pero descubierta en su territorio y para la que todavía no se haya impuesto ninguna sanción.

Pese a haber sido advertido en repetidas ocasiones, el literal de esta sentencia se ha venido utilizando hasta la fecha para conseguir el sobreseimiento de procedimientos sancionadores en los que el hecho punible consiste en una infracción al reglamento 165/2014 cometida en el territorio de un estado distinto al del que inicia el proceso, como ausencias de registros de inicio o final de periodo de trabajo diario, etc. Y así estamos a fecha de hoy desde aquel 9 de septiembre de 2021, con ocasiones suficientes para haber puesto remedio a este error que se verá ahora solucionado, en mi modo de ver, muy acertadamente.

El texto redactado el pasado día 3 de abril del presente 2024, del nuevo reglamento que viene a modificar el reglamento 561/2006, incluye una disposición específica en este sentido, como se pone de relieve en su considerando 15:

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 exige a los Estados miembros que establezcan el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de dicho Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014, y que tomen las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas medidas. En su sentencia, de 9 de septiembre de 2021, en el asunto C-906/19, el Tribunal de Justicia dejó claro que los Estados miembros no pueden imponer una sanción cuando descubran una infracción del Reglamento (UE) n.º 165/2014



EL ARTÍCULO 4 SE REFIERE A LA FLEXIBILIDAD DEL DESCANSO DE 45 MINUTOS Y EL ARTÍCULO 7 AL DESCANSO SEMANAL

cometida en el territorio de otro Estado miembro y por la que aún no se haya impuesto ninguna sanción. El Tribunal de Justicia reconoció que en la medida en que este aspecto de la normativa vigente de la Unión puede tener efectos negativos en las condiciones de trabajo de los conductores y en la seguridad vial, corresponde al legislador de la Unión decidir sobre su posible modificación. Dado que las infracciones de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 son a menudo simultáneas, y que la finalidad del Reglamento (UE) n.º 165/2014 es garantizar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, conviene que puedan imponerse sanciones a las empresas o a los conductores por las infracciones de ambos Reglamentos, cuando dichas infracciones se detecten en el territorio de un Estado miembro, aunque se hayan cometido en territorio de otro Estado miembro o en un tercer país.

Así, de esta forma se viene a sustituir el “afamado” artículo 19.2 por uno con una nueva redacción en la que se incluye textualmente al reglamento 165/2014 dentro de su ámbito.

ANTIGUA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 19.2

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 19.2

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes imponer sanciones a empresas o a conductores por las infracciones del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º 165/2014 detectadas en su territorio y por las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.



MARCOS VEIGA BAUTISTA
PERITO JUDICIAL
ESPECIALISTA EN TRANSPORTE POR CARRETERA



DIRECTIVA SOBRE EL PERMISO ÚNICO DE TRABAJO

EN UN ÚNICO ACTO ADMINISTRATIVO SE COMBINARÁ PERMISO DE RESIDENCIA Y DE TRABAJO

ESTA NORMATIVA PODRÍA TAMBIÉN FACILITAR LA LLEGADA DE NUEVOS CONDUCTORES PROFESIONALES EXTRACOMUNITARIOS AL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

En el DOUE del 30 de abril se publica la Directiva (UE) 2024/1233, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril, por la que se establece un procedimiento único de solicitud para la expedición de un permiso único que autorice a los nacionales de terceros países a residir con el fin de trabajar en el territorio de un Estado miembro y por la que se establece un conjunto común de derechos para los trabajadores de terceros países que residen legalmente (excluidos, por tanto, los trabajadores migrantes indocumentados) en un Estado miembro (EM).

Esta directiva de refundición sobre el permiso único de trabajo entró en vigor el 20 de mayo de 2024, disponiendo los EM de un plazo que finalizará el 21 de mayo de 2026 para trasponer a su Derecho interno las disposiciones constitutivas de una modificación de fondo con respecto a la Directiva 2011/98/UE, que se deroga.

EL SLT DESTACA LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

En el ámbito de aplicación (art. 3) establece que se aplicará su capítulo III (arts. 12 a 14) a los nacionales de países que gocen de protección de conformidad con el Derecho nacional, las obligaciones internacionales o las prácticas de un Estado miembro si, conforme al Derecho nacional, están autorizados a trabajar.

En cuanto a la solicitud del permiso único, podrá presentarse por el empleador del nacional del tercer país o por el propio nacional extracomunitario que resida

fuera del EM en que desea ser admitido o que ya esté residiendo en el territorio de dicho EM como titular de un permiso de residencia válido. En cualquier caso, se establece que cualquier EM podrá aceptar, de acuerdo con su Derecho nacional, las solicitudes presentadas por otros nacionales de terceros países, pero, se sigue señalando la condición de que se encuentren legalmente en su territorio.

Este permiso único constituirá un único acto administrativo que combinará permiso de residencia y de trabajo. Ahora bien, cuando se cumplan los requisitos y un EM expida permisos únicos únicamente en su territorio, el EM de que se trate expedirá al nacional extracomunitario el visado necesario para obtenerlo.

Y en lo que se refiere al plazo para resolver, será el más rápido posible y en todo caso de 90 días (antes 4 meses que excepcionalmente podía ampliarse) siguientes a la fecha de presentación de la solicitud completa. Este plazo podrá prorrogarse por periodo adicional de 30 días, en circunstancias excepcionales y debidamente justificadas y comunicadas o notificadas al solicitante.

La autoridad competente notificará su decisión al nacional del tercer país por escrito y cuando sea el empleador el que presente la solicitud serán los EM quienes asegurarán que este informe al nacional extracomunitario de la situación de la solicitud.

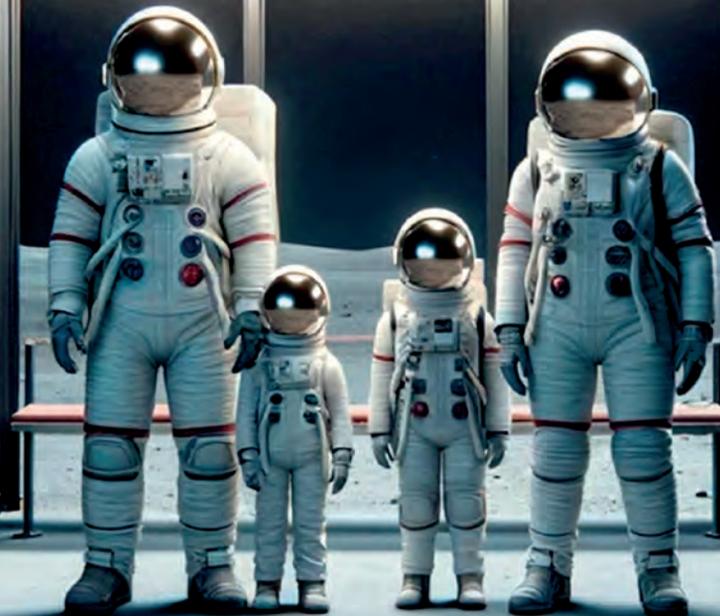


NUEVOS BASTIDORES SCANIA
100% ELÉCTRICOS

LLEVAMOS LA ELECTRICIDAD MÁS LEJOS

- Hasta **520 kWh**
- **500 km** de autonomía estimada
- Bastidor **Low Entry** para Clase II
- **Baterías propias** de carga rápida, más sostenibles y con una vida útil de **1,5 millones de km**:
4 veces la distancia de la Tierra a la Luna

NEW ENERGY PARA UN NUEVO MUNDO



SCANIA



ACCEDER A LA
ENTREVISTA COMPLETA

“LAS ALIANZAS SON EL LIDERAZGO DEL FUTURO”

JAIME VERDÚ, DIRECTOR GENERAL DE VOLVO BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL

EN DICIEMBRE DE 2023 SE CUMPLIÓ SU PRIMER AÑO COMO DIRECTOR GENERAL DE VOLVO BUSES ESPAÑA Y PORTUGAL. HABLAMOS CON ÉL SOBRE LOS CAMBIOS EN LA ESTRATEGIA Y PROYECTOS DE FUTURO DE LA MARCA

Qué balance haría de este año?

En Volvo Buses hemos tenido un resultado muy bueno en 2023. Ha sido un año positivo, aunque no exento de retos. El primero de ellos fue mi incorporación, que supuso cambios organizativos y en la toma de decisiones. A estos cambios hay que sumarles los que han venido desde Volvo Bus Corporation con el nuevo modelo de negocio. Pero si hacemos el balance final, los resultados nos han acompañado y han premiado el trabajo que hemos hecho, no sólo en 2023, sino todo este tiempo atrás sentando las bases para el futuro.

Volvo ya no fabrica vehículos completos para Europa. ¿Qué ha supuesto este cambio de rumbo de la marca para España?

Evidentemente ha habido un cambio de estrategia importante, con una propuesta de un nuevo modelo de negocio en Europa. Sin embargo, en España y Portugal este cambio no ha sido tan relevante gracias a la fuerte presencia de los carroceros. Es una industria muy potente, de mucha calidad y los operadores están muy acostumbrados a este modelo. España y Portugal ya eran mercados en los que trabajábamos fundamentalmente ese modelo de chasis más carrozado con fabricantes de segunda fase. No era así en el segmento urbano, dada la complejidad inicial del producto eléctrico cuando nació. En este caso si nos afecta más el cambio de estrategia de Volvo Buses, pero lo vemos realmente como una gran oportunidad porque nos va a permitir ser más competitivos y ofrecer productos más adaptados a nuestros mercados, desarrollados para los operadores y las necesidades de las ciudades españolas.

En su estrategia destacan las alianzas con carroceros. ¿Cómo será en España?

Volvo ya ha firmado varios acuerdos para Europa. MCV será el proveedor de carrocerías para producto

urbano en los mercados europeos. Sunsundegui ha sido el carrocerero elegido por Volvo para hacer esa transferencia de tecnología en la gama coach, para fabricar y desarrollar las evoluciones de futuro de los modelos 9700 y 9900.

En España hemos firmado un acuerdo de colaboración con Castrosua para desarrollar un producto conjunto sobre nuestro chasis eléctrico BZL para el segmento urbano. Es una alianza en la que tenemos puesta mucha esperanza y creemos que nos dará muchos éxitos en el futuro.

También estamos trabajando con UNVI desde hace años porque es un carrocerero muy experimentado de vehículos de doble piso y ahora desarrollaremos con ellos un autobús de doble piso sobre nuestro chasis eléctrico BZL.

Las alianzas son el liderazgo del futuro. Lo tenemos muy claro en Volvo. Las alianzas son fundamentales para el futuro de nuestra compañía.

¿Cuántas unidades no urbanas ha carrozado Volvo en España?

Para Volvo, nuestro chasis ha supuesto normalmente entre un 90% y un 95% en la gama coach, aunque también teníamos vehículo completo. Había demanda de este producto, aunque nuestra apuesta se centraba en la industria carrocerera española.

Es importante destacar que Volvo, aunque ofrecerá vehículos carrozados tanto en el mercado nacional como en el europeo, va a seguir siendo el contacto principal para los operadores. Estaremos siempre cerca de los clientes para darles el mejor servicio y soporte.

¿El acuerdo con la carrocerera egipcia MCV será fabricar para el resto de los mercados europeos o también podrán encargarse vehículos para España?

Es un acuerdo a nivel europeo, pero nosotros entendemos que es más conveniente atender al mercado español con un fabricante local que conoce perfectamente al operador nacional, sus especificaciones y sus necesidades.

Es importante que podamos colaborar con el desarrollo de la industria carrocerera de nuestros mercados (España y Portugal), que además de su contribución a la industria de la automoción en nuestro país, contribuye de manera importante al fomento y la creación de empleo.

¿Qué variedad de modelos carrozarán?

Hay planes de futuro y de desarrollo, pero, de momento nos centramos en el BZL, un chasis eléctrico de 12 metros para hacer un vehículo urbano convencional, en dos o tres puertas, con diferentes configuraciones y con diferente oferta de tecnología embarcada y de potencia de motor.



EN EL NÚMERO DE MARZO DE VIAJEROS, TODA LA INFORMACIÓN SOBRE EL NUEVO CHASIS ELÉCTRICO VOLVO BZR PARA CLASE II

Tanto para el segmento urbano como para los autobuses de doble piso ofreceremos nuestro chasis eléctrico. En la Clase II disponemos de distintas posibilidades, desde motorización diésel y HVO con nuestros chasis B8R y B8R LE, hasta la versión 100% eléctrica con un nuevo chasis. Lo que no habrá es alternativa híbrida en ninguno de los casos.

¿Qué nuevo chasis eléctrico ofrecerán para la Clase II?

En Clase II vamos a tener el chasis eléctrico BZR. Será un vehículo low entry o de piso medio, de dos o tres ejes, con diferentes combinaciones de energía embarcada y diferentes sistemas de carga (CCS o pantógrafo, con estrategia en cochera o de oportunidad). El carrozado lo harán los fabricantes de segunda fase que ahora mismo tienen producto para Clase II. De momento, no hay acuerdo de exclusividad.

¿Tendremos alguna alternativa Volvo de hidrógeno para el segmento de autocar?

Volvo realizó una alianza con Daimler para el desarrollo de la tecnología de hidrógeno en vehículos industriales. Cada uno la aplicará en el desarrollo de sus productos futuros. Estamos investigando para ver su aplicabilidad en el segmento de transporte de viajeros. Una de las implicaciones de esta tecnología es el aumento de peso de los vehículos y, además, hay nuevos componentes que incorporar, lo que impacta en la capacidad de los viajeros y en el espacio en la bodega. Hay que seguir trabajando y analizando porque no se trata solamente de la propia tecnología sino de cómo impacta en el vehículo y en la utilización de éste. A ello se suman las infraestructuras y disponibilidad que haya para la recarga de estos vehículos.

También debemos ser conscientes de la sostenibilidad económica porque si esos nuevos desarrollos no son económicamente viables para los operadores, no serán una alternativa de futuro.





CONFEBUS PRESENTA SU DECÁLOGO PARA LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE EN EUROPA

LA CONFEDERACIÓN LO PRESENTÓ DE CARA A LAS ELECCIONES AL PARLAMENTO EUROPEO

ESTE DECÁLOGO PARA LA COMPETITIVIDAD RECOGE PROPUESTAS CONCRETAS Y ÁREAS DE TRABAJO BASADAS EN LOS PROGRAMAS DE LA UNIÓN EUROPEA Y LAS TENDENCIAS PREVISIBLES, ASÍ COMO EN CUESTIONES EN LAS QUE EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS QUIERE QUE SE PRODUZCAN CAMBIOS

La confederación señala que “conscientes de la importancia de la dirección política de la UE durante los próximos cinco años y del impacto en la política comunitaria en áreas clave como la movilidad, la energía y la acción climática, CONFEBUS ha presentado su propuesta a los distintos grupos políticos en materia de transporte para que se atiendan las demandas del sector y poder garantizar su competitividad en el ámbito europeo.”

PUNTOS MÁS DESTACADOS DEL DECÁLOGO

La sostenibilidad, la digitalización, la financiación y la colaboración público-privada se encuentran entre las preocupaciones que recoge el documento. CONFEBUS lo ha presentado a los grupos políticos.

RESUMEN DE LAS PROPUESTAS DEL DECÁLOGO PARA LA COMPETITIVIDAD

- 1** Simplificar la regulación europea, reducir las cargas administrativas y promover la competitividad del transporte en autobús mediante la implementación de la Agenda “Legislar Mejor”.
- 2** Reconocer el papel esencial del autobús en la promoción de la movilidad sostenible, la protección del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático, respaldando su contribución a los objetivos de descarbonización de la UE.
- 3** Facilitar el acceso de conductores a la actividad laboral y mejorar su formación para abordar la escasez de conductores profesionales en Europa, estableciendo un sistema armonizado de reconocimiento de permisos de conducir y actualizando la legislación de formación.

- 4 Reforzar la financiación para el transporte público, la movilidad sostenible y la seguridad vial en el próximo Marco Financiero Plurianual de la UE, aprovechando los fondos existentes y aumentando el apoyo financiero.
- 5 Abordar la descarbonización de la movilidad estableciendo estándares realistas de CO2 para vehículos pesados, promoviendo el cambio tecnológico en las flotas y desplegando infraestructuras de carga de combustibles alternativos.
- 6 Adoptar medidas ambiciosas para mejorar la seguridad vial en el transporte colectivo y promover el despliegue de sistemas activos de seguridad en los vehículos en el Marco de la política de seguridad vial de la UE 2021-2030- Próximos pasos hacia la "Visión Cero".
- 7 Mejorar la calidad de los servicios de transporte en autobús para potenciar el turismo sostenible y atraer más usuarios, considerando las características específicas del sector.
- 8 Promover la colaboración público-privada en la gestión de servicios de transporte público para fortalecer la cohesión social y el desarrollo sostenible.
- 9 Impulsar la digitalización e innovación, así como la armonización regulatoria en el transporte, abordando los desafíos pendientes y estableciendo normas de la UE sobre datos a bordo de los vehículos.
- 10 Establecer el año europeo del transporte público e incluir al autobús en iniciativas de la UE que fomenten el viaje por Europa, especialmente entre los jóvenes.

POR UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS EQUITATIVO Y EFICIENTE

RAFAEL BARBADILLO, PRESIDENTE DE CONFEBUS

El presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús, Rafael Barbadillo, señala: "Con estas propuestas y áreas de trabajo, CONFEBUS reafirma su compromiso con el desarrollo sostenible y la mejora continua del transporte en autobús en Europa. Instamos a todos los actores políticos y ciudadanos a considerar estas ideas como parte integral de la agenda para el futuro de Europa. Juntos, podemos construir un sistema de transporte más equitativo, eficiente y respetuoso con el medio ambiente para las generaciones venideras".



BEULAS

Jewel
doble piso con infinidad de posibilidades





EL SECTOR CLAMA POR LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

SERÁ NECESARIA PARA ACOMETER UNA TRANSFORMACIÓN JUSTA DE LA MOVILIDAD

ASÍ SE INDICÓ EN LA JORNADA “LAS ESTRATEGIAS DE DESCARBONIZACIÓN EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE PASAJEROS”, ORGANIZADA POR GASNAM-NEUTRAL TRANSPORT, EN COLABORACIÓN CON CONFEBUS Y KPMG

El socio responsable de Infraestructura, Transporte, Gobierno y Sanidad de KPMG en España, Cándido Pérez, insistió en que el éxito en la transición a la nueva movilidad “se basará en contar con todos los agentes involucrados”.

ESPAÑA, UN POTENCIAL GRAN PROVEEDOR DE ENERGÍAS RENOVABLES

La secretaria general de Gasnam-Neutral Transport, Eugenia Sillero, aseguraba que para la descarbonización serán necesarias todas las tecnologías disponibles, no solo la electrificación. Destacó las ventajas de los combustibles renovables, que permiten operar de modo similar, con tiempos de recarga parecidos,

con los mismos vehículos y sin modificar las infraestructuras. Además, indicaba que, en el caso de producir energías a partir de nuestros propios residuos, no solo contribuye a la economía circular, sino que estaríamos usando tecnología europea. Recordaba que España es un potencial gran productor de hidrógeno renovable y de combustibles sintéticos. “Para alcanzar los retos climáticos se requiere neutralidad tecnológica y apoyo gubernamental,” concluyó.

PLIEGOS QUE TENGAN EN CUENTA LAS TECNOLOGÍAS USADAS Y REVISIÓN DE TARIFAS

Por su parte, el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, se centró en la viabilidad de la descarbonización para las empresas. “Si no hay sostenibilidad económica, no hay ninguna sostenibilidad,” afirmaba. Para ello “no se puede desechar ningún combustible”. Y es que, según apuntaba, para los servicios de autocar de larga distancia no hay alternativa eléctrica aún y por eso, la neutralidad tecnológica será fundamental. Y deberá venir acompañada de ayudas para la transformación de las flotas, comentó. Barbadillo tiene claro que es necesario un marco legal estable para el sector e incluir en los pliegos de condi-



ciones fórmulas de revisión de las tarifas que prevean todas las tecnologías utilizadas en los contratos.

LA ADMINISTRACIÓN TIENE QUE DAR UN PASO AL FRENTE

La directora de KPMG abogados, Ana López, habló sobre el marco normativo para la descarbonización, tanto en la UE, como en España con la Ley de Cambio Climático, como en las diferentes Comunidades Autónomas. El responsable de Energía de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (MCP), Javier Zardoya Illana, presentó el caso de éxito del transporte municipal de Pamplona. En 2014, MCP aplicó su “I Plan de Introducción de Energías Menos Contaminantes en el Transporte Urbano Comarcal (TUC)”, en 2016 probó los primeros autobuses alimentados con el biometano generado en su propia depuradora y pocos años después asumió el compromiso de no adquirir más vehículos diésel para comenzar a descarbonizar completamente su flota. Desde 2022 la MCP cuenta con autobuses de gas con Garantía de Origen y la recién adjudicada Concesión de Servicios para la explotación del TUC durante los siguientes 10 años incluye la descarbonización completa de su flota (2/3 biometano y 1/3 electricidad) y la producción propia de biometano, en un proyecto referente de economía circular a escala comarcal. Esto significa también “autosuficiencia”.

LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA, CLAVE DE LA TRANSICIÓN JUSTA

El director de IVECO Bus, Fabrizio Toscano, se refirió a la estrategia de su marca: “no apostar por ninguna tecnología en concreto, sino por todas”. Así, el fabricante puede cubrir las necesidades de todo tipo de operadores. “El proceso de descarbonización no tiene marcha atrás”. Por su parte, el responsable de zona de Movilidad de Naturgy, Óscar Arrazola, trató de desmitificar que la electromovilidad es la única alternativa para la descarbonización.

LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA APORTARON SU EXPERIENCIA

El director de Ingeniería y Oficina de Fondos Europeos de Alsa, Miguel Ángel Alonso, señalaba



que su compañía “lleva décadas descarbonizando la flota”, primero con gas, luego con vehículos híbridos y ahora con los eléctricos. De su flota de 1.200 urbanos, el 40% son eco o cero emisiones. Considera, como el resto de ponentes, que “la descarbonización tiene múltiples soluciones, no solo electrificar.” A la Administración, tanto española como europea, les pide más certidumbre y continuidad, reducción de la burocracia y neutralidad tecnológica.

El responsable de Expansión e Innovación de Grupo Ruiz, Albino Pérez, hablaba de su flota en España. El 50% es de GNC. Ya han realizado pruebas con biometano sin necesidad de cambiar los vehículos y los resultados han registrado una huella de carbono negativa. Además, el 22% de sus autobuses urbanos son eléctricos. Y en cuanto a la tecnología de hidrógeno, ha resultado adjudicatario en UTE, para la creación de una planta de generación de hidrógeno en la Comunidad de Madrid.

Para poder acometer todos estos cambios en las flotas, serán necesarias no sólo ayudas, sino también un mejor marco legislativo. “Más que una transición energética es una transición regulatoria.” Y recordaba que “subvencionar coches particulares, aunque sean eléctricos, no es sostenible”. Afirmaba que sería más apropiado destinar esos recursos a mejorar el transporte público.

COLABORAR PARA AVANZAR

Para finalizar, intervino el director de Planificación Estratégica y Explotación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Francisco Javier Gómez, quien destacó la necesidad de la colaboración público-privada porque “la innovación cuesta dinero.”

NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA, AYUDAS GUBERNAMENTALES Y UNA REGULACIÓN REALISTA, SON ALGUNOS DE LOS CONCEPTOS TOCADOS EN LA JORNADA





“EUMO EXPO 2024 PROMETE SER UN GRAN EVENTO PARA EL SECTOR DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”

STÉPHANIE COMÈRE, DIRECTORA DE EUROPEAN MOBILITY EXPO

EUMO EXPO SE CELEBRA DEL 1 AL 3 DE OCTUBRE EN ESTRASBURGO

Por qué el cambio de localización de la feria? ¿Será provisional?

EuMo Expo se traslada excepcionalmente a Estrasburgo para su edición 2024 del 1 al 3 de octubre. En efecto, la organización de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos impondrá intensas exigencias al sector de los eventos durante este período. Además, para anticipar los posibles riesgos relacionados con la organización de este evento para el funcionamiento de la región “Ile de France” en términos de acogida de eventos, el GIE Objectif transporte público y sus colaboradores, el GART y la UTP, quieren ofrecer un evento inédito invirtiendo en una ubicación atractiva ubicada en la encrucijada de Europa y fuertemente comprometida con una política de movilidad ambiciosa. Como una de las tres capitales de Europa, sede del Parlamento Europeo en otoño y ciudad totalmente orientada a la movilidad, ¡Estrasburgo era una elección natural!

¿Cómo será físicamente la feria, en cuanto a superficie disponible, pabellones, zonas exteriores...? Tenemos la suerte de aprovechar el nuevo Parque de Exposiciones de Estrasburgo, diseñado por el multi-premiado arquitecto japonés Kengo Kuma, que ofrece 20.000 m² de espacio expositivo repartidos en 4 pabellones. 7.000 m² de espacio exterior acogerán una exposición de material rodante, se instalará una estación de bicicletas especialmente para el salón y una zona festiva con food trucks amenizará el espacio. Por lo tanto, EuMo Expo 2024 promete ser un gran evento para el sector de la movilidad sostenible en un entorno profesional, ecológico y amigable.

¿Y cómo será la feria en cifras: número de expositores, ¿países representados, vehículos expuestos, visitantes esperados...?

El Salón reunirá a cerca de 250 expositores franceses e internacionales y a 11.000 participantes de los sectores de la movilidad sostenible: fabricantes y sus vehículos, operadores, soluciones innovadoras de venta de billetes, información al pasajero, seguridad, ITS, manteni-

miento, energías alternativas, etc. 60 países estarán representados allí. Un espacio Start-up y un espacio dedicado a la movilidad activa completarán el Salón. Sin olvidar la ciudad de Viena, que será la invitada de honor en EuMo Expo. Viena ha tomado decisiones muy interesantes para su transporte público ofreciendo una oferta multimodal innovadora y la presentará a los visitantes.

¿Cómo cree que será esta edición en comparación con la anterior?

Al mudarse a una nueva ubicación, esta edición será inevitablemente muy diferente de la anterior. ¡El cambio trae novedad y es motivador para todos los participantes! Nuestro programa de conferencias destacará temas europeos actuales, retornos de experiencias y buenas prácticas. A pocas semanas de los resultados de las elecciones europeas de junio, la atención se centrará en las políticas europeas, las ambiciones para el próximo mandato de la UE, los diferentes enfoques de la financiación, la estrategia industrial europea, la movilidad transfronteriza, etc.

¿Cuál es el perfil de visitante de la European Mobility Expo ?

EuMo Expo 2024 reúne a profesionales de diversos sectores y funciones, todos involucrados en el desarrollo y la implementación de la movilidad sostenible. Entre los principales tipos de visitantes esperados se encuentran los tomadores de decisiones y prescriptores; profesionales del transporte público, expertos y consultores, investigadores, representantes de instituciones públicas y europeas, medios de comunicación franceses y europeos, etc. En resumen, EuMo Expo 2024 reunirá a un público cualificado y específico, ofreciendo una oportunidad única de conocer a los actores europeos clave que impulsan el transporte público y la movilidad.

¿Cuáles serán los pilares este año en la zona de exposición de vehículos y componentes?

Estamos a seis meses del salón y los pabellones empiezan a tomar forma... Entre los fabricantes presentes que presentarán vehículos se encuentran, por ejemplo, IVECO, Safran, Karsan, Otokar, Ebusco, Solaris, etc. En cuanto a los expositores, destacan, entre los treinta recién llegados en diferentes sectores, el operador español Moventis, los chinos Tianjian Siasun Intelligent Technology, los canadienses Luminator Technology Group y Giro para información al viajero, para energías el alemán Webasto Tehermo Confort, el polaco Ekoenergetyka-Polska, etc. ¡Invito a sus lectores a venir a descubrirlos a todos en Estrasburgo!

¿Además de la zona de exposición, qué otros atractivos tiene EUMO EXPO?

Un salón está orientado sin duda a reuniones de negocios, pero también y sobre todo a encuen-

EUMO EXPO 2024 REUNIRÁ A UN PÚBLICO CUALIFICADO, OFRECIENDO UNA OPORTUNIDAD ÚNICA DE CONOCER A LOS ACTORES EUROPEOS CLAVE DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA MOVILIDAD

tros humanos y momentos festivos. Además, muchos otros puntos destacados también esperan a los participantes: ágoras organizadas por expositores y expertos, varios espacios dedicados a animaciones y exposiciones, visitas oficiales y muchos otros. También contaremos con nuestros tres concursos abiertos a todos los profesionales europeos: los European Mobility Talents que promueven a los profesionales del transporte público, el Smart Move Challenge que permite a las empresas emergentes darse a conocer y los Trofeos de la innovación en el transporte público que premian las mejores innovaciones de los expositores de 2024.

La Región del Gran Este y la Eurometrópolis de Estrasburgo, fuentes de inspiración para numerosos profesionales europeos, ofrecerán a los participantes una cálida bienvenida y les presentarán su territorio en su stand y mediante visitas técnicas.

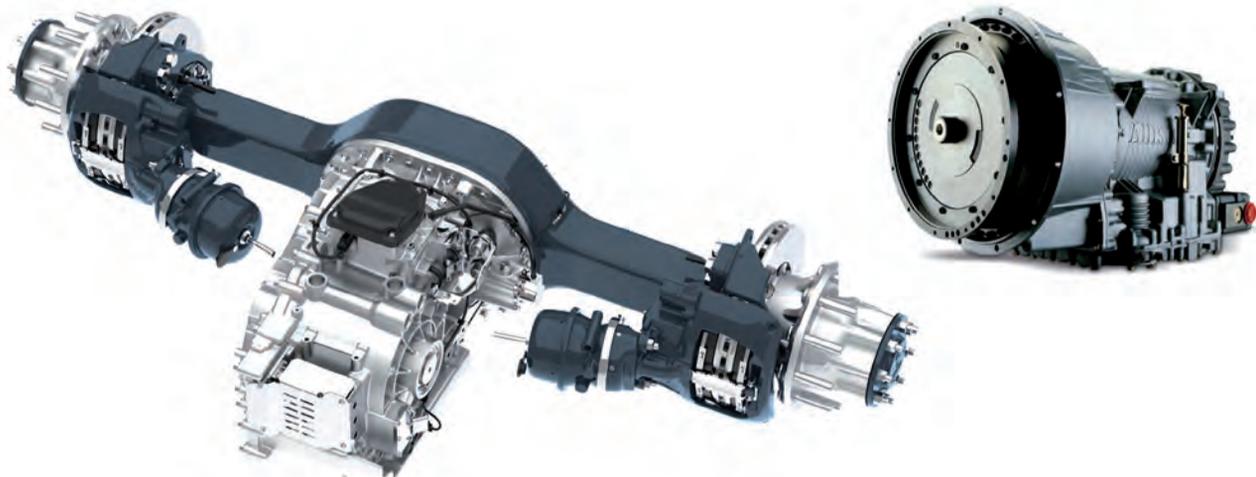
¿A fecha de hoy, cómo es la participación española en esta feria?

La comercialización está en marcha... Estarán presentes varias empresas españolas y estamos encantados, entre ellas el fabricante Irizar, Hidral Gobel, SLU, Moventis, Jema Energy, etc.

¿Por qué cree que los profesionales españoles del sector deben acudir a esta cita?

¡Porque sería una verdadera lástima perderse una edición inédita! Es una oportunidad única para dejarse conquistar por la novedad y la innovación. Este salón es también una oportunidad para conocer a sus homólogos europeos, para empaparse de opiniones extranacionales y de culturas de movilidad diferentes. También es una oportunidad para visitar y conocer mejor un territorio emblemático. ¡Todos los participantes españoles son bienvenidos y serán acogidos calurosamente en EuMo Expo 2024!





MUCHO MÁS QUE EJES Y CAJAS

EL CAMBIO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE TIENE DETRÁS A LOS FABRICANTES DE TRANSMISIONES

SIEMPRE HEMOS SABIDO QUE UNA CAJA ADECUADA MEJORABA LA EFICIENCIA DE LOS MOTORES. AHORA, LA INDUSTRIA DE ESTE SECTOR DA UN PASO MÁS, CON SOLUCIONES QUE ANTES PARECÍAN IMPOSIBLES

En el salto a la electromovilidad, los fabricantes de cajas tienen un gran protagonismo. En este especial veremos los desarrollos más innovadores de los principales representantes de esa industria: Allison Transmission, Voith y ZF.

LAS CAJAS AUTOMÁTICAS DE ALLISON TRANSMISSION

El fabricante Allison siempre ha apostado por las transmisiones automáticas. En su amplia gama de opciones, encontramos las 1000 Series™ + 2000 Series™, diseñadas tanto para vehículos comerciales ligeros de transporte en carretera como de transporte público, así como las 3000 Series™, creadas para vehículos de uso comercial de peso medio y fabricadas para adaptarse y funcionar en todo tipo de condiciones.



Si nos centramos en el sector de viajeros, las transmisiones Allison Torqmatic® Series pertenecen a una línea de transmisiones completamente automáticas, diseñadas especialmente para autobuses urbanos e interurbanos, así como para autocares, con una potencia del motor de hasta 410 kW (550 cv). Gracias a sus seis velocidades directas y una marcha atrás, permite una conducción sencilla y eficiente.

Las Automáticas Allison están perfectamente diseñadas para motores de gas natural de autobuses de transporte urbano e interurbano que tienen que soportar los duros ciclos de arranque-parada.

VOITH TIENE UNA NUEVA EVOLUCIÓN DE SU CONOCIDA DIWA

Las transmisiones automáticas DIWA han dado un nuevo salto. En la pasada edición de la feria Busworld pudimos ver la nueva versión: DIWA NXT. Es la transmisión de nueva generación para autobuses y autocares urbanos y regionales.

Está optimizada en términos de eficiencia con una segunda sobremarcha, un retardador separado y una Unidad Central de Recuperación (CRU) opcional, basada en tecnología de 48 V para mantener el consumo de combustible lo más bajo posible.

Hoy en día, más de 400.000 autobuses urbanos e interurbanos en todo el mundo utilizan una transmisión automática DIWA. Millones de pasajeros



disfrutan de un viaje más cómodo y con menos ruido. La marca se enorgullece de ser líder con su caja en el segmento de autobuses a GNC, así como de cubrir las exigentes necesidades de los sistemas BRT.

DIWA NXT es la respuesta coherente a la creciente demanda de soluciones de accionamiento respetuosas con el medio ambiente. Gracias a su sistema híbrido, la transmisión automática cierra la brecha con los sistemas de propulsión alternativos y logra un ahorro de combustible de hasta un 16%. DIWA NXT ofrece a los operadores y conductores de flotas una amplia gama de opciones en una solución eficiente, cómoda y silenciosa.

LA NUEVA ECOLIFE DE ZF

La división ZF Commercial Vehicle Solutions (CVS) celebra un hito para su gama de productos EcoLife:

después de vender alrededor de 250.000 transmisiones EcoLife desde su introducción al mercado en 2007, salió de la línea de montaje la última transmisión EcoLife de su primera generación. Con el objetivo de continuar el legado de excelencia de ZF en transmisiones automáticas para autobuses de más de 16 toneladas, a partir de ahora la capacidad de producción se aprovechará al máximo para producir EcoLife 2 y EcoLife CoachLine.

EcoLife 2 viene con aún más ventajas. Permite un menor consumo de combustible y una reducción de CO2 de hasta un 3% respecto a la primera generación. Además, el paquete de servicios digitalizados ayuda a mejorar la capacidad de servicio y tiene como objetivo optimizar el tiempo de actividad del vehículo. Otro producto de esta gama es EcoLife CoachLine, que aumenta el confort, la eficiencia y la seguridad de los autocares.



ALLISON TRANSMISIÓN, VOITH Y ZF CUENTAN YA CON REVOLUCIONARIAS TRANSMISIONES Y SOLUCIONES PARA LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS



Más cómodo. Más limpio

Con el objetivo de lograr entre todos un transporte con cero emisiones, los servicios de autobuses y autocares buscan vehículos más sostenibles y silenciosos, sin renunciar al confort de los pasajeros, el rendimiento o la eficiencia en el consumo de combustible.

Allison presenta eGen Power™, un completo sistema de propulsión eléctrica para vehículos de 8,5 a 13 toneladas de PMA en eje, diseñado para maximizar el rendimiento, la eficiencia y ahorrar espacio.

Obtenga más información sobre cómo electrificar sus autocares.



allisontransmission.com

© 2024 Allison Transmission Inc. All Rights Reserved.



eGen Power™ 85S / 100S / 130S



Cuenta con un consumo de combustible muy económico, incluso en topografías exigentes como carreteras de montaña. Proporciona una poderosa aceleración a través de su estrategia de cambio de marchas y desaceleración a través de su estrategia de retardador.

SOLUCIONES ALLISON PARA VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS.

La solución híbrida eléctrica eGen Flex® proporciona capacidades revolucionarias y propulsión totalmente eléctrica para hasta el 50 % de la ruta, dependiendo del ciclo de trabajo, sin los requisitos de infraestructura adicionales de un vehículo eléctrico completo. Su tecnología proporciona un modo totalmente eléctrico con capacidades de geocercado al ingresar a zonas o depósitos de cero emisiones, lo que reduce las emisiones y los niveles de ruido, específicamente en áreas altamente pobladas.

Antes de eGen Flex, ofrecía transmisiones híbridas de modo dual configuradas en paralelo, la Serie Allison H 40/50 EP™, que han demostrado ser sistemas fiables y eficientes en autobuses y autocares. La Serie H 40/50 EP Series disponen de frenado de recuperación. Cabe destacar que están diseñadas para una potencia de hasta un máximo de 246 kW (330 cv). Sin embargo, eGen Power es la primera oferta integral en sistemas 100% eléctricos.

EJES ELÉCTRICOS ALLISON EGEN POWER

El eje eléctrico eGen Power de Allison integra un motor eléctrico de alta velocidad y una transmisión de varias marchas que elimina la necesidad de ejes de transmisión y estructuras de soporte adicionales. Gracias a ello, encaja perfectamente entre las ruedas y deja un espacio fundamental para la batería. La serie eGen Power incluye motores eléctricos totalmente integrados, una caja de cambios de velocidad múltiple y un enfriador y una bomba de aceite. El sistema es compatible con vehículos íntegramente eléctricos con batería (BEV), vehículos eléctricos con

pila de combustible (FCEV) y soluciones híbridas para prolongar la autonomía.

El nuevo eGen Power® 85S es la última incorporación a la familia de ejes totalmente eléctricos de Allison. Fue desarrollado específicamente para abordar las necesidades de aplicaciones de autobuses midi y camiones pequeños.

LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA DE VOITH

Con su cartera de soluciones de propulsión alternativas y sostenibles, Voith, junto con sus clientes, pretende impulsar la movilidad del mañana que ahorra recursos. El objetivo: reducir significativamente las emisiones en la movilidad.

Además de sus transmisiones automáticas DIWA para autobuses, Voith ofrece un nuevo sistema de propulsión eléctrica VEDS. Debido a su diseño compacto y alta flexibilidad, puede integrarse fácilmente en vehículos eléctricos o usarse para convertir autobuses y camiones convencionales o híbridos. Numerosos fabricantes ya han equipado sus nuevos vehículos eléctricos con VEDS.

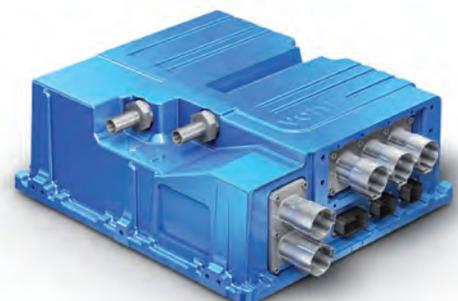
LA SOLUCIONES PARA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA DE ZF

La última solución de piso bajo de movilidad eléctrica para autobuses urbanos, su nuevo eje eléctrico y el accionamiento central eléctrico dual CeTrax 2 para autobuses y autocares, son las propuestas de ZF.

CeTrax 2 dual es válida para autobuses y autocares. Con una potencia de 380 kW, cuenta con una transmisión integrada de tres velocidades que hace que afrontar pendientes más pronunciadas sea más fácil y que las velocidades de cruce más altas sean más eficientes. Su motor eléctrico central CeTrax 2 ha ganado el Premio Internacional de Sostenibilidad Busplaner 2024 en la categoría de Componentes de Vehículos, y el premio a la Sostenibilidad en Automoción 2024 de editorial Springer Nature Group y la consultora Arthur D. Little.

PARA GESTIONAR LA EFICIENCIA

Allison Transmission ofrece la gestión de energía en los cambios de marcha (SEM), FuelSense® 2.0, o xFE, entre otras.



LA GESTIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS ES TAN IMPORTANTE COMO LOS PROPIOS SISTEMAS DE TRANSMISIÓN Y LOS MOTORES EMBARCADOS



LAS FIRMAS DEL SECTOR ESTÁN TAMBIÉN INVIRTIENDO EN OTROS NEGOCIOS QUE MEJORARÁN LA SOSTENIBILIDAD Y LA SEGURIDAD

Voith dispone del software OnEfficiency. Smart Accelerate en el sistema de transmisión automática Voith DIWA.

ZF Bus Connect es la solución digital de gestión de flotas de ZF para autobuses y autocares urbanos con motores eléctricos, híbridos o de combustión.

OTROS NEGOCIOS PARA LA INDUSTRIA DE LAS TRANSMISIONES

ZF ha apostado por la innovación en otros terrenos que se alejan de las transmisiones. Es el caso de su sistema de mitigación de colisiones (CMS) para autobuses urbanos y el freno de mano electroneumático OnHand, que no sólo mejora la seguridad y la comodidad, sino que también sirve como tecnología básica para la conducción autónoma. De hecho, la firma ha hecho grandes avances en este terreno y cuenta con un vehículo propio que hemos visto en muchas ferias sectoriales.

En cuanto a la conectividad, ha lanzado la nueva solución de orquestación de flotas SCALAR aplicada a la gestión de servicios de movilidad de personas bajo demanda, que ofrece a los Operadores de Transporte Público toma de decisiones automatizada y optimización de servicios en tiempo real, basada en inteligencia artificial.

Allison Ventures, la nueva rama de capital riesgo de Allison Transmission, ha invertido en Niron Magnetics, pionera en el desarrollo de imanes permanentes sostenibles y libres elementos de tierras raras (ETR) para su integración en motores de vehículos eléctricos y sistemas de energía renovable. La inversión de Allison Ventures llega en un momento crucial, ya que la demanda de ETR continúa superando la producción, lo que genera vulnerabilidades en la cadena de suministro y preocupaciones ambientales. Esta inversión marca así un hito importante en el avance

Fiaa



Feria Internacional del Autobús y del Autocar

LIVE Connect

IMPACTA 365D · CREA COMUNIDAD · CRECE



Liderando la movilidad.

22-25
Oct

2024

Recinto Ferial
ifema.es



ALLISON VENTURES HA INVERTIDO EN NIRON MAGNETICS, PIONERA EN EL DESARROLLO DE IMANES PERMANENTES SOSTENIBLES PARA MOTORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SISTEMAS DE ENERGÍA RENOVABLE



de soluciones de energía limpia y en la reducción de la dependencia de materiales esenciales.

Los imanes de Niron Magnetics libres de tierras raras ofrecen una solución sostenible y rentable que se puede integrar en diversas aplicaciones, incluidos motores de propulsión de vehículos eléctricos y sistemas de energía renovable.

Gracias a su amplia cartera de patentes, Niron Magnetics está preparada para revolucionar la industria de los imanes y abordar los desafíos asociados con la cadena de suministro global de ETR. Esta asociación

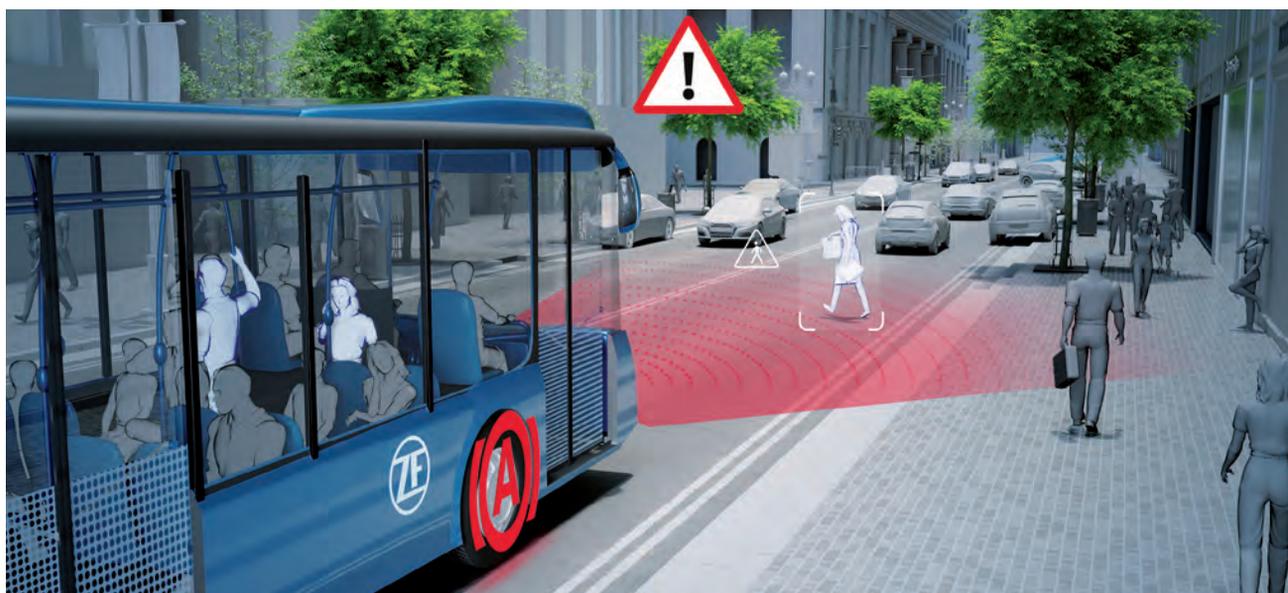


estratégica entre ambas compañías da capacidad de respuesta a la creciente demanda de soluciones sostenibles y respetuosas con el Medio Ambiente en la movilidad de los vehículos comerciales.

EL GRUPO VOITH ESTÁ TAMBIÉN PRESENTE EN DIFERENTES INDUSTRIAS

El Grupo Voith está satisfecho por los resultados del pasado año. La Compañía incrementó todos los indicadores clave y alcanzó los objetivos definidos tanto de ventas como de ganancias. Los ingresos netos del grupo mejoraron en comparación con el año previo. La amplia diversificación sectorial y geográfica, la posición de mercado establecida en las tres divisiones del grupo y en las cadenas de suministros regionales contribuyeron a este desarrollo alentador.

Sus tres divisiones (Hydro, Paper y Turbo) tuvieron resultados positivos y contribuyeron al crecimiento del grupo Voith. La división Hydro desarrolla soluciones y servicios duraderos y a medida del cliente para centrales hidroeléctricas en todo el mundo. La división Voith Paper es proveedor de la industria del papel. La división Voith Turbo está especializada en tecnología de control inteligente, sistemas y servicios a medida para las industrias más diversas como petróleo y gas, energía, minería e ingeniería mecánica, tecnología naval y vehículos comerciales, automoción y ferrocarril.





NUEVO SALPICADERO DEL OTOKAR NAVIGO T 8.4

EQUIPA TAMBIÉN CAJA AUTOMÁTICA ALLISON DE 9 MARCHAS Y LOS NUEVOS SISTEMAS ADAS

EN EL PASADO NÚMERO DE VIAJEROS PUDIMOS CONOCER EN DETALLE EL MODELO OTOKAR NAVIGO T 8.4, GANADOR DEL PREMIO MIDIBÚS DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA. AHORA NOS CENTRAMOS EN SUS PRINCIPALES NOVEDADES

La gama Navigo de Otokar ofrece una gran diversidad de medidas desde los 7 metros a los 10 metros. Sus dimensiones le aportan una gran maniobrabilidad, pero también contribuyen a ello otros factores, como su puesto de conducción moderno y ergonómico, que cuenta con un nuevo salpicadero para facilitar el trabajo.

Teniendo en cuenta que por su pequeño tamaño es ideal para circular por calles angostas en los centros históricos de las ciudades, se requiere también que sea un vehículo muy eficiente y evite emisiones contaminantes. Por ello, la marca ha optado por la caja de 9 velocidades Allison.

NUEVO SALPICADERO

El puesto de conducción se ha cuidado al máximo para que sea cómodo y tenga una posición muy ergonómica que ayuda al conductor a realizar su tarea de una manera óptima. El nuevo salpicadero permite tener a mano todos los instrumentos necesarios para conducir y mejorar la calidad del servicio y la seguridad. Con él puede manejar todos los sistemas de información y equipos audiovisuales de un modo más intuitivo.

CON CAJA AUTOMÁTICA ALLISON DE 9 MARCHAS

El vehículo es alimentado por un motor central adelantado Cummins ISBe 4.5 euro 6 E con una potencia máxima de 151 kW (210 CV) 2300 rpm y un par máximo de 832 Nm / 1 200 - 1 450 rpm. Tiene 4 cilindros en línea y 4500 CC. Esto, junto con su caja de cambio automática Allison Transmission T2900/T2100 de 9 marchas reduce al mínimo las emisiones.

PREPARADO CON LOS NUEVOS ADAS

Como todos los vehículos de la marca, el Navigo T 8.4 se entregará ya desde finales de septiembre con los nuevos Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción, cumpliendo así con el nuevo Reglamento que entra en vigor en julio.





NUEVO BEULAS KALA: MÁXIMA VERSATILIDAD

ES EL MÁS PEQUEÑO DE LA FAMILIA DE CARROCERÍAS DE BEULAS

ESTE NUEVO MODELO ES ESPECIAL PARA REALIZAR SERVICIOS CON GRUPOS PEQUEÑOS. ES FUNCIONAL Y MUY POLIVALENTE

Beulas y MAN han llegado a un acuerdo para la fabricación de este nuevo modelo. Carrozado sobre el chasis MAN TGE, este microbús permite una capacidad de entre 16 y 22 plazas más conductor.

Hay diferentes opciones de configuración: 16 + C, 19 + C, y 22 + C, así como 18 + C + plataforma, 14 + C + 1 PMR, 10 + C + 2 PMR y 6 + C + 3 PMR.

Con sus 7,791 metros de largo, 2,069 metros de ancho y 2,637 metros de alto, el pequeño KALA viene a cubrir un segmento en el que Beulas no estaba hasta el momento.

Tiene un motor de 2.0 litros (160 HP) y cambio automático de 8 velocidades. Equipa ruedas 205/70 R17.

Con este nuevo modelo, Beulas da respuesta a la demanda de sus clientes para contar en sus flotas con vehículos de pequeñas dimensiones. La primera unidad ha sido adquirida por Autocars REPI.





PRIMEROS KARSAN e-ATA DE 12 METROS EN ESPAÑA

HABRÁ 6 AUTOBUSES DE ESTE MODELO CIRCULANDO EN LA FLOTA DE TUS EN SABADELL

KARSAN HA RESULTADO ADJUDICATARIO DEL CONCURSO DE 6 AUTOBUSES EN EL AYUNTAMIENTO DE SABADELL PARA LA FLOTA DE TRANSPORTS URBANS DE SABADELL CON SU MODELO E-ATA DE 12 METROS

Este acuerdo marca un hito significativo para la marca, ya que representa la primera introducción de sus autobuses de doce metros e-ATA en el mercado español. Durante más de 3 años, Karsan ha estado presente en España, suministrando vehículos innovadores y ecológicos de los que ya tiene vendidos más de 25 minibuses y microbuses en diversas ciudades.

KARSAN E-ATA, SINÓNIMO DE EFICIENCIA

El modelo e-ATA, conocido por su eficiencia, está diseñado para satisfacer las necesidades específicas del transporte público urbano, proporcionando una solución ecológica sin comprometer el rendimiento. Estos autobuses no solo apoyarán a Sabadell en la reducción de su huella de carbono, sino que también ofrecerán a los ciudadanos una opción de transporte silenciosa y confortable.

Desde Karsan indican: “queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento al Ayuntamiento de Sabadell por confiar en nuestra tecnología y en nuestra visión de un futuro sostenible. Este proyecto es un testimonio de nuestra dedicación al desarrollo de tecnologías innovadoras y nuestra capacidad para adaptar esas soluciones a las necesidades locales. Estamos comprometidos a seguir apoyando a Sabadell y a otras ciudades que buscan transformar su infraestructura de transporte para el beneficio de sus comunidades y del medio ambiente. Karsan continúa avanzando hacia un futuro más verde y está listo para liderar el camino en la revolución del transporte urbano.”

REFERENTE EN ELECTROMOVILIDAD Y CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

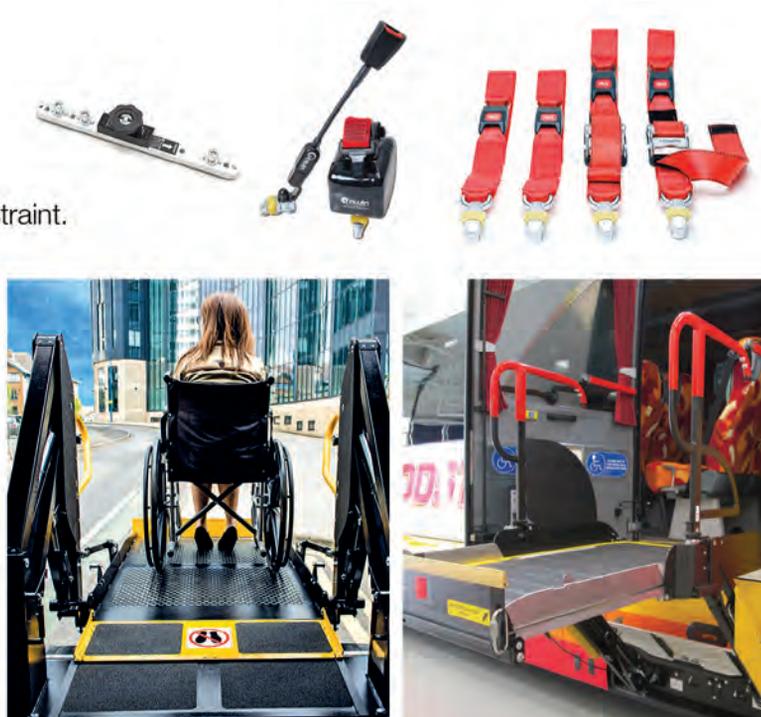
La confianza depositada en Karsan por parte del Ayuntamiento de Sabadell refuerza su misión de apoyar a las ciudades europeas en su transición hacia una movilidad más verde. La firma es una empresa pionera en la fabricación de autobuses urbanos cero emisiones, eléctricos, de hidrógeno, y también vehículos autónomos, que ya son un referente mundial.

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





ALICANTE APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD DE MAN Y MERCEDES-BENZ

EL 20% DE LA FLOTA DE AUTOBUSES ALICANTINA ES DE VEHÍCULOS CERO EMISIONES

EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE Y VECTALIA INCORPORAN 18 AUTOBUSES 100% ELÉCTRICOS AL TRANSPORTE URBANO, QUE SE SUMA AL PRIMERO QUE LLEGÓ EN SEPTIEMBRE Y A OTROS CUATRO QUE LLEGARÁN A FINAL DE AÑO

Estos autobuses, junto a los 25 híbridos en servicio, consiguen electrificar casi la mitad de la flota de Alicante. Con la presentación y la incorporación al servicio de los 18 nuevos autobuses eléctricos, Alicante cuenta con un 20% de sus autobuses de cero emisiones y otro 25% son híbridos. Así, la ciudad lidera la electromovilidad en el transporte público de la Comunidad Valenciana.

De los 101 autobuses que componen la red en Alicante, 19 son eléctricos y está previsto que antes de finalizar el año lleguen otros cuatro nuevos que se sumarán a los 25 híbridos que ya están circulando desde hace cinco meses.

VEHÍCULOS MAN Y MERCEDES-BENZ

La presentación tuvo lugar en la terminal de cruceros del Puerto de Alicante. Se trata de 7 autobuses de la marca Mercedes-Benz y otros 11 vehículos MAN de 12 metros, 18 en total. Todos los vehículos eléctricos cuentan con una capacidad cercana a los 500 kWh para garantizar el servicio a lo largo de toda la jornada. También incorpo-

ran un sistema de monitorización que permitirá una gestión eficiente en tiempo real, así como USBs para los usuarios y plataforma eléctrica para el acceso de las personas con movilidad reducida.

EL APOYO DE IBERDROLA

Para la carga de estos vehículos, Vectalia con la ayuda técnica de Iberdrola han instalado en las cocheras cargadores inteligentes de Power Electronics, del modelo NB180 que permiten la carga en menos de 4 horas, para que los autobuses puedan dar el mejor servicio posible a todos los usuarios del autobús urbano de Alicante.

ACABAN DE LLEGAR LOS CUATRO NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS MERCEDES-BENZ

En mayo, el número de autobuses eléctricos sigue ampliándose en esta flota, tal y como se indicó. Llegaron cuatro nuevos autobuses eléctricos de Mercedes-Benz. El primer autobús cero emisiones de Alicante llegó el año pasado.

Los vehículos standard eléctricos integrados en la primera, segunda y tercera remesa son objeto de subvención concedida al Ayuntamiento de Alicante dentro del Programa de Ayudas a municipios para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y Transformación Digital Sostenible del Transporte, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que impulsa el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Mitma) para su utilización en la Zona de Bajas Emisiones.



TUSSAM INCORPORA ONCE ARTICULADOS ELÉCTRICOS

TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA APUESTA POR MERCEDES-BENZ PARA ESTA ADQUISICIÓN

LOS ONCE VEHÍCULOS COMENZARON A INCORPORARSE DESDE FINAL DE FEBRERO. SE HA ELEGIDO EL MODELO eCITARO G

Los autobuses han sido financiados en parte por el Ayuntamiento de Sevilla y en parte con las subvencionados con cargo a la primera convocatoria de ayudas a municipios para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Así lo ha manifestado el alcalde de Sevilla, José Luis Sanz, durante la presentación de los mismos, y, a su vez, ha explicado que estos once vehículos prestarían servicio en la línea de Bus Eléctrico Rápido (BER) que unirá Torreblanca y Sevilla Este con Santa Justa, en su primera fase, pero hasta que finalicen las obras de construcción del carril bus segregado por el que circulará dicha línea, los vehículos prestarán servicio en las líneas de alta ocupación.

Además, Sanz ha indicado que "en los próximos meses se incorporarán otros doce vehículos de las mismas características que los que hemos presentado en el día de hoy", por lo que, "estamos hablando de 23 nuevos autobuses que nos permitirá ofrecer un mejor servicio público, mejor calidad, aumentar la frecuencia para reducir los tiempos de espera en las paradas, reducir los transbordos e incrementar la velocidad comercial", ha apostillado. En definitiva, "un compromiso que adquirí con los sevillanos, una prioridad en la que seguiremos trabajando hasta conseguir el mejor servicio de transporte público", ha apuntado.

SON UNIDADES MERCEDES-BENZ ECITARO G

Sanz explicó las características de los nuevos autobuses y en esta línea ha destacado que "son del modelo eCitaro G, tienen 18.3 metros de longitud, 2.95 metros de anchura con retrovisores y 3,4 metros de altura. Son de piso bajo continuo desde la primera hasta la última fila de asientos lo que garantiza un rápido flujo de pasajeros, dispone de cuatro puertas de acceso y/o bajada y una altura interior desde el suelo del pasillo hasta el techo de 2,3 metros".

Asimismo, todas las unidades cuentan con rampa de acceso para personas de movilidad reducida (PMR, tienen una capacidad para 40 plazas sentadas, entre 90 y 105 plazas de pie, dos espacios para sillas de ruedas frente a la segunda puerta y uno más para carrito de bebé frente a la tercera, así pues, "su capacidad total se sitúa entre 130 y 145 plazas", ha detallado.

ALTO GRADO DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS

En la encuesta anual de satisfacción que realiza Tussam a sus clientes, el resultado es que el 96 % de los usuarios recomienda el uso del autobús y el 100% el del tranvía. Además, los usuarios puntúan con un notable alto a Tussam, al valorar el servicio de autobuses con un 7.54 y el metrocentro con un 8.23.



V OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ESPAÑA

“DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD INTERMODAL: SOSTENIBLE, CONECTADA, EFICIENTE Y SEGURA”

EL ESTUDIO, PUESTO EN MARCHA POR FUNDACIÓN IBERCAJA, A TRAVÉS DE SU PROYECTO MOBILITY CITY, Y LA CONSULTORA GRANT THORNTON, SE PRESENTÓ EN ZARAGOZA EN EL PUENTE ZAHA HADID - MUSEO TECNOLÓGICO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Secretario General de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Álvaro Fernández Heredia, afirmó que la nueva Ley de Movilidad Sostenible, que se encuentra actualmente en trámite parlamentario, va a suponer un marco normativo más moderno en el que se podrá encuadrar y dar solución a muchas de las demandas y preocupaciones que se han puesto sobre la mesa en

esta jornada por parte de los representantes de toda la cadena de la movilidad. Considera que esta normativa va a “dar cobertura a que muchas de las innovaciones que todavía no tienen cabida tengan un gran impulso y desarrollo que nos permitan conseguir esa movilidad baja en emisiones que garantice la movilidad de todas las personas y que gane eficiencia en lo relacionado con las mercancías.”

ESFUERZO CONJUNTO ANTE LOS DESAFÍOS

Habló también sobre los desafíos importantes e inminentes a los que se enfrenta el sector de la movilidad. Por un lado, “continuar con el proceso de descarbonización del sistema de transportes” y, por otro, “avanzar hacia una movilidad más saludable, sostenible y segura”. “Estos desafíos, sin duda, no son solo del Ministerio, y requieren un esfuerzo conjunto y una cooperación entre Administraciones, y entre todo el sector y todo el ecosistema que formamos parte de la movilidad sostenible,” señaló.

Reiteró además el compromiso del Ministerio por promover, impulsar y coordinar de manera eficiente todas las acciones necesarias para alcanzar los objetivos marcados. “Estamos firmemente comprometidos con la implementación de políticas y medidas que fomenten la innovación, la inversión en infraestructuras inteligentes y la adopción de tecnologías limpias y eficientes,” dijo. Y terminó afirmando que “el Ministerio está haciendo el mayor esfuerzo económico que ha conocido este país en las últimas décadas.”

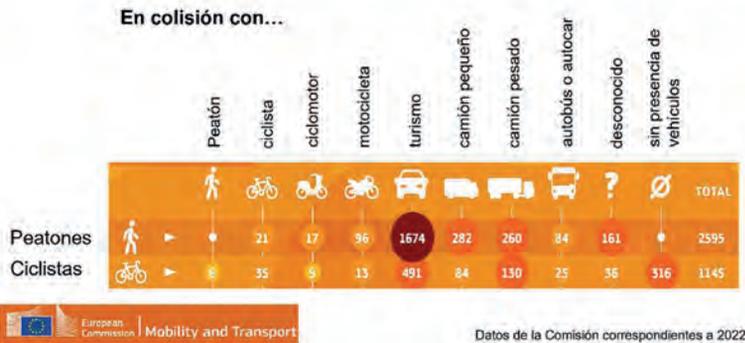
Sobre el V Observatorio de la Movilidad Sostenible en España, indicaba que ha sido un espacio de diálogo fructífero y de colaboración y que ha contribuido en seguir sentando las bases para continuar hacia un futuro más sostenible y equitativo. “Sigamos trabajando juntos, con determinación y visión de futuro, porque va a ser necesario para afrontar uno de los retos que seguramente tiene la sociedad civil española,” concluyó.

LOS RETOS Y PREOCUPACIONES QUE SALIERON A DEBATE

Durante toda la jornada se dieron cita responsables de diversas compañías de toda la cadena de la movilidad, organismos e instituciones públicas. José Luis Rodrigo, Director General Fundación Ibercaja, explicaba que este estudio tiene por lema “la movilidad para todos,” y eso implica “poner el foco en las personas y su derecho a la movilidad.”



VICTIMAS MORTALES en áreas urbanas en la UE



PROTEGIENDO A PEATONES Y CICLISTAS

**EL NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE SEGURIDAD,
EN VIGOR A PARTIR DE JULIO DE 2024**

**DE LOS USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA PÚBLICA,
PEATONES Y CICLISTAS SON LOS MÁS DESPROTEGIDOS
CUANDO SE VEN INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES
VIARIOS OCASIONADOS POR EL TRÁFICO RODADO,
TANTO EN VÍAS INTERURBANAS COMO EN LAS ÁREAS
URBANAS DE NUESTRAS CIUDADES**

Según datos de la DGT, en 2022 en España, fueron más de 400 víctimas mortales en accidentes viales, de los cuales más de 380 fueron peatones y más de 80 fueron ciclistas, aproximadamente un 54% de las víctimas lo fueron en siniestros ocurridos en áreas urbanas.

A nivel de la Unión Europea, según datos de La Comisión y para ese mismo año, fueron casi 2600 peatones y más de 1100 ciclistas los que perdieron la vida y teniendo en cuenta que tan solo se consideraron las áreas urbanas.

NUEVOS SISTEMAS DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS

La seguridad de estos usuarios no solo depende de ellos mismos, sino que es necesaria la actuación de todos los usuarios de la vía pública, principal-

mente en los vehículos, implementando nuevos sistemas de seguridad que detecten y/o actúen para evitar las situaciones de riesgo potenciales de desencadenar un siniestro. En este sentido, nuestros buses siguen incorporando nuevas medidas de seguridad, haciendo que éstos sean cada vez más eficientes en la detección y minimización del riesgo, evitando el siniestro como fin último.

A partir de 2024 (con la prórroga establecida que la reglamentación permite) nuestros buses incorporarán nuevos sistemas encaminados a detectar la presencia de peatones y ciclistas en las proximidades del bus, de vital importancia en el momento en que este comienza a ponerse en marcha.

NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE SEGURIDAD

El nuevo Reglamento general de seguridad dará entrada a nuevos actos reglamentarios a partir de julio de 2024, como es el Reglamento Nº 159 de las Naciones Unidas: Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que respecta al sistema de información al inicio de la marcha para la detección de peatones y ciclistas.

La aplicación de este Reglamento hará que nuestros buses equipen la activación de una señal de aviso de proximidad en caso de que peatones o ciclistas entren en la zona crítica del ángulo muerto delante del vehículo cuando el vehículo se esté preparando para iniciar la marcha en línea recta o esté avanzando de frente a baja velocidad (igual o inferior a 10 km/h). Así mismo, requerirá una señal adicional, que se activará si la colisión es inminente, por ejemplo, cuando el vehículo acelere desde una posición de parada y el peatón o el ciclista se encuentre delante del vehículo.

“Nuestros buses son el medio de transporte más seguro para el pasajero, pero ahora y cada vez más, también se ocupan de minimizar el riesgo de siniestro con los usuarios más vulnerables de la vía pública.”



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





Viaja + en Autobús

ANETRA ANIMÓ AL SECTOR A SUMARSE A LA RECOGIDA DE FIRMAS PROMOVIDA POR LA ALIANZA #VIAJAMÁSENAUTOBÚS

Tras la presentación de #ViajaMásEnAutobús, la alianza de empresas, organizaciones sociales e instituciones universitarias que plantea una serie de propuestas para transformar y modernizar el sistema de autobuses de media y larga distancia en España, se abrió la campaña de recogida de firmas para buscar la adhesión de la sociedad civil a la misma. La Asociación Nacional de Empresas de Transportes en Autocares (ANETRA), miembro de la alianza, animó a los empresarios del transporte especial y discrecional a sumarse a la misma.



NUEVA ÁREA DE INTERCAMBIO MODAL DEL PUENTE DE ESPLUGUES

Fue presentada por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y el Ayuntamiento de Esplugues de Llobregat. En este lugar, los usuarios pueden elegir entre diferentes medios de transporte que están en la misma zona, con lo que se fomenta la intermodalidad. Se han señalado el conjunto de estaciones y paradas que hay en el entorno inmediato. Entre todos estos puntos existe una distancia entre 50 y 300 metros, que se puede recorrer, como máximo, en seis minutos a pie. Además, con la llegada del metro, se prevé que esta área de intercambio gane aún más peso. El AMB prevé señalar 21 nuevas áreas de intercambio en la metrópolis de Barcelona.



APETAM APUESTA POR LA ENERGÍA SOLAR Y LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

APETAM, la Asociación Provincial de Empresas de Transporte y Agencias de Málaga, ha firmado un acuerdo de colaboración para sus asociados con la firma de energías renovables ACCIONA Energía. Los asociados de la provincia de Málaga podrán acceder a planes personalizados para ahorro energético y fomentar la compra de nuevos vehículos. Al acto de firma del acuerdo entre ambas entidades, asistieron, Rafa Reyes, CEO de Servicios energéticos Pymes y Hogares de ACCIONA Energía, el presidente de Apetam, Antonio Vázquez, y María Fraile, Directora de servicios corporativos de Servicios energéticos Pymes y Hogares de ACCIONA Energía.

MÁS AYUDAS PARA TRANSFORMAR FLOTAS EN BALEARES

El Presidente de la FEBT, Rafael Roig, agradeció el apoyo de la Consejería de Movilidad, que anunció en su Asamblea General la ampliación de las ayudas para transformar las flotas de transporte de viajeros y mercancías con un millón más, hasta a los 8,3 millones, así como el del Consell de Mallorca al destinar 70 millones de euros para el plan de mejora de las carreteras. El Presidente del CIM, Llorenç Galmés, explicó que el Consell ha comprometido 70 millones de euros para mejorar el firme de las carreteras y realizar nuevos viales, centrada esta inversión sobre todo en las carreteras secundarias y en los accesos a Palma.





ASETRA Y FES SE REUNIERON CON LA CONSEJERA DE MOVILIDAD DE CASTILLA Y LEÓN Y HABLARON DE LOS PEAJES

El encuentro trató de buscar soluciones para el peaje de la AP-6 y la AP-61 entre Segovia y Madrid. La reunión, celebrada tuvo lugar en la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León de Segovia, y a la misma asistieron, acompañando a la consejera, el delegado territorial, José Luis Sanz Merino; el director general de Carreteras, Jesús Puerta; y la jefa del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital, Natalia Flórez. En el encuentro, la consejera de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, María González Corral, se comprometió a tratar el asunto en las Cortes a través de una iniciativa, a través del grupo Popular, según indica la asociación.

AMB Y EL AYUNTAMIENTO DE SANT BOI DE LLOBREGAT PRESENTAN LAS MEJORAS DE SUS LÍNEAS METROPOLITANAS

La nueva línea de Bus Metropolitano nocturno N20 permite la conexión rápida y directa entre Sant Boi de Llobregat con Barcelona todos los días del año, cada 30 minutos. Enlaza con la mayor parte de la red de Nitbus y otros medios de transporte público. Las líneas del Nitbus, N20 y N13, se incorporaron al sistema de bajada a demanda en todo el término municipal. Además, el AMB ha hecho trabajos para adaptar las paradas de la localidad para los autobuses articulados de la línea X79. También se ha ampliado la línea L77, que llega ahora al aeropuerto todos los días del año. Todas estas novedades se suman a otras mejoras que el AMB introdujo en la red de Bus Metropolità de Sant Boi de Llobregat entre 2022 y 2023.



FIAA 2024 TIENE YA CONTRATADO MÁS DEL 80% DE SU SUPERFICIE DISPONIBLE

Más de un centenar de empresas, incluidos destacados carroceros de la Asociación ASCABUS, estarán en IFEMA MADRID, del 22 al 25 de octubre de 2024. La reactivación de la industria del autobús y autocar ha tenido su fiel reflejo en la comercialización de FIAA 2024, que contaba ya a seis meses vista de su celebración con la confirmación del 80% de ocupación de la superficie disponible. La Feria Internacional del Autobús y el Autocar, FIAA 2024, decidió ante las buenas expectativas ampliar un pabellón más su espacio expositivo pasando a ocupar los pabellones 8 y 10, con un 66% más de metros cuadrados.



GLOBAL MOBILITY CALL, CELEBRARÁ SU III EDICIÓN DEL 19 AL 21 DE NOVIEMBRE

Global Mobility Call, la plataforma internacional que lidera la movilidad sostenible del futuro, celebrará su tercera edición del 19 al 21 de noviembre de 2024, organizada por IFEMA MADRID y Smobhub, con el objetivo de convertirse una vez más en el gran referente del sector para las industrias, y los distintos actores públicos y privados que forman parte del entramado que hoy impulsa proyectos, estrategias y desarrollos orientados a gestionar el movimiento sostenible de personas y mercancías. En 2023, la sección GMC Congress cerró con una participación presencial de 8.000 profesionales de 37 países. El segmento GMC Expo contó con la participación de 104 empresas expositoras.



EL AMB ASUME EL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO DE PALLEJÀ

El Àrea Metropolitana de Barcelona y el Ayuntamiento de Pallejà presentaron el nuevo servicio, que se enmarca dentro del traspaso general de servicios de autobús de la segunda corona metropolitana de Barcelona. El servicio es operado por la empresa Soler i Sauret desde el pasado 1 de marzo de 2024. Entre las nuevas ventajas para los usuarios se encuentra la integración tarifaria en el ámbito de los 36 municipios que forman parte del AMB. Además, también habrá mejora de la flota de vehículos que realizan el servicio.



ALSA COMPLETA LA ADQUISICIÓN DE GRUPO 1844 EN CANARIAS

La empresa de movilidad Alsa ha completado la adquisición de la compañía canaria Grupo 1844. Con esta adquisición, Alsa, que está presente en Canarias desde 2019 a través de Guaguas Gumidafe, se convierte en un actor relevante en la movilidad de las Islas Canarias. Grupo 1844 es una empresa familiar fundada en 1979. Con sede en Las Palmas, cuenta con presencia en Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura, Lanzarote y La Palma. Es la empresa líder en la prestación de servicios turísticos y discrecionales en Canarias, operando también transporte escolar, líneas regulares y servicios de última milla. Tiene una flota de 700 vehículos, entre autobuses, minibus y VTC, cuenta con una plantilla de 1.400 empleados y el pasado año transportó 12,5 millones de viajeros.



ARRANCA LA NUEVA ESTACIÓN DE CARGA ELÉCTRICA DE EMT MADRID EN CARABANCHEL

Esta fase puede abastecer de energía a 118 autobuses a la vez con pantógrafos invertidos. Supone la tercera fase del proyecto de electrificación de este centro de operaciones: en la primera se instalaron 90 cargadores y en la segunda se puso en marcha la primera estación de carga eléctrica con 52 pantógrafos. En la siguiente fase se sumarán otros 60 puntos de carga. Gracias a esta inauguración, el centro de operaciones alcanza ya un total de 260 puntos de recarga eléctrica. Cuenta también con una cubierta de 1.055 paneles fotovoltaicos que proporcionará energía renovable a la instalación.

DBUS COMIENZA LAS OBRAS PARA LA ELECTRIFICACIÓN DEL SERVICIO

La UTE formada por EDS INGENIERÍA Y MONTAJES S.A.U. y ALTUNA Y URIA S.A es la encargada de cometer el trazado de una línea eléctrica desde la subestación transformadora de reparto de Egia hasta las inmediaciones de Cocheras. En esta primera fase del proceso de electrificación de Cocheras se realizarán todas las acometidas de carga hasta el total de las 119 plazas de parking. Se incluirán también 32 puntos de recarga, 60 pantógrafos invertidos y su correspondiente estructura metálica de soporte. Este 2024 se prevé recibir 23 autobuses 100% eléctricos de 12 metros y seis autobuses eléctricos articulados de 18 metros.





LLEGA LA NUEVA TARJETA T-METROPOLITANA DEL AMB PARA TÍTULOS SOCIALES

El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) sustituirá de manera progresiva, la tarjeta rosa gratuita y el pase de acompañante por la T-metropolitana, una nueva tarjeta, más moderna, que funciona con tecnología sin contacto (contactless), al igual que la T-movilidad, y tiene más ventajas que las tarjetas magnéticas que se han utilizado hasta ahora. Posteriormente, una vez que se pueda cargar la T-4 en los canales externos habituales (estancos, quioscos y establecimientos de travesías y loterías), el AMB también irá sustituyendo progresivamente la tarjeta rosa reducida por la T metropolitana. Con este cambio, los tres títulos sociales multiviaje del AMB se sustituirán por un soporte de plástico de color rojo. En el exterior de la T-metropolitana se podrá identificar el título social que contiene la tarjeta, porque tendrá escrito el nombre del título que tiene concedido en el anverso.

MONBUS RENUEVA SU CERTIFICADO EMAS EN SU EMPRESA ALCALABUS

El pasado 5 de abril Alcalabus, la empresa de la marca Monbus que opera los Autobuses Urbanos de Alcalá de Henares, celebraba su inscripción en el Registro EMAS de la Comunidad de Madrid. Al acto acudieron Luis David López, Gerente de la zona centro y Carlos Valdivia, responsable de zona en Madrid, que recogieron el certificado de manos de Cristina Aparicio Maeztu, Directora General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid. El certificado evidencia el compromiso de Monbus con el Medio Ambiente y su constante capacidad de mejora.



ÉXITO DEL PRIMER AUTOBÚS GNC OPERADO POR BUSPLANA EN EL CAMP DE TARRAGONA

En marzo hizo 3 años que se puso en servicio para los trayectos urbanos de Vila-seca el primer autobús de Grup Plana con Gas Natural Comprimido, de la marca MAN. El servicio ha tenido una gran aceptación entre los usuarios: durante los primeros 10 meses viajaron cerca de 44.000 personas, y en 2023 se han superado los 180.000 pasajeros. El de Vila-seca es el primer y único autobús con Gas Natural Comprimido de todo el Campo de Tarragona. Se trata de un autobús marca MAN, tipo B.2007.46.001, denominación comercial Lion's Chassis 18.310 HOCL-NLGN. Dispone de un motor de origen que sigue la normativa de emisiones EURO VI-D.



MOVENTIS VUELVE A SER PARTNER PRINCIPAL DE TRANSPORTE DEL TRAM BARCELONA OPEN

Moventis, división de movilidad colectiva de Moventia, ha firmado este miércoles la renovación, por cuarto año consecutivo, como patrocinador principal del torneo de tenis en silla de ruedas TRAM Barcelona Open. La empresa de movilidad operará los traslados que los participantes necesiten realizar durante los días que dure el torneo, desde su llegada en Barcelona hasta el final de su estancia, con su flota de autobuses totalmente adaptados. Moventia y el torneo mantienen una estrecha relación desde el 2021, cuando el grupo inició su camino como patrocinador y partner oficial de transporte del TRAM Barcelona Open.



CASTROSUA ENTREGARÁ 49 AUTOBUSES CON BASTIDOR SCANIA EN CRACOVIA

En colaboración con Scania Polska, la compañía suministrará dos lotes de autobuses de 12 y 11 metros para el operador polaco Mobilis, parte del prestigioso Grupo Egged con base en Israel y una fuerte presencia en Polonia, Hungría y Holanda. Los modelos adjudicados a Grupo Castrosua son unidades urbanas con carrocería New City de piso bajo y GNC equipados con chasis Scania CCB 4x2 CNG de 10,6 metros y 12 metros. Destacando el compromiso con la personalización y confort de Castrosua, los modelos de 12 metros están diseñados con capacidad para 25 asientos y dos espacios para Personas con Movilidad Reducida (PMRs), además de tres puertas. Por otro lado, los modelos de 10,6 metros ofrecen capacidad para 22 asientos y una PMR, dos puertas.



INDCAR REFUERZA SU COLABORACIÓN CON SPL CARS ET BUS

SPL (Société du Produits Heavy) es distribuidor y reparador de autocares, autobuses, minicoches y minibuses, concesionario exclusivo de IVECO Bus, del norte de Francia. La visita de INDCAR a la sede de SPL Cars et Bus en la primavera de 2024 fue una oportunidad para descubrir sus instalaciones, así como el museo temporal dedicado al centenario de la empresa familiar. Para este año 2024 se preparan nuevos proyectos para ofrecer vehículos, equipados con el nuevo chasis IVECO Bus MY24, con una silueta adaptada a atender y satisfacer las necesidades de los clientes. Desde hace 7 años, la colaboración entre INDCAR y SPL Cars et Bus ha favorecido la entrega de más de 150 vehículos escolares, urbanos, interurbanos y de turismo, carrozados por INDCAR sobre chasis IVECO Bus exclusivamente.



KARSAN ACUDIÓ A GLOBAL E-MOBILITY EXPO WORLD CONGRESS EN VALENCIA

El fabricante de autobuses turco KARSAN estuvo presente en la segunda feria e-Mobility World Congress, que se celebró en Valencia del 13 al 15 de febrero en el Recinto Feria de Valencia. Contó con un stand en la zona de exposición y un vehículo autónomo de pruebas en el exterior. "Aunque en la Unión Europea todavía no se permite su uso, ya estamos en la antesala de lo que será el futuro muy presente ya con el autobús Autónomo de Karsan e-ATAK," indican desde la compañía.



KING LONG ENTREGA UNA FLOTA DE 200 AUTOCARES 100% ELÉCTRICOS EN HUBEI

King Long ha entregado en la provincia china de Hubei 200 autocares 100% eléctricos clase II de cintura media correspondientes al modelo U12 Zero de tercera generación. El autocar King Long U12 Zero autoportante sobresale en términos de seguridad y rendimiento gracias a un potente motor eléctrico de 350 kW y a la nueva generación de baterías de alta densidad de energética, superando los 350 kilómetros en condiciones de autovía y sin ser recargado. Dicho modelo de fabricación en serie, también se comercializa en Europa en clase II y clase III.



IVECO SE UNE A GRAVITY WAVE PARA LUCHAR CONTRA EL PLÁSTICO ARROJADO AL MAR

IVECO y Gravity Wave comienzan una asociación centrada en limpieza de mares y océanos por la que se comprometen a retirar 12.000 kg de plástico, 1 kg de plástico por cada vehículo de la marca vendido. Los expertos avanzan que en 2050 habrá más plástico que peces en el mar. Cada minuto se vierte al mar el equivalente a un camión de residuos. Las toneladas de plástico recolectadas tendrán un proceso de reciclaje que permitirá que los residuos extraídos de las aguas marinas tengan una segunda vida. El material resultante del proceso de reciclaje se utilizará para la fabricación de mobiliario que posteriormente se instalará en las oficinas de IVECO.



LAS BATERÍAS DEL ECITARO TIENEN YA UNA SEGUNDA VIDA EN HANOVER

En esta ciudad alemana se han utilizado baterías usadas por los autobuses eléctricos del autobús urbano Mercedes-Benz eCitaro para una estación de almacenamiento de energía. El ciclo de vida de una batería de propulsión no termina necesariamente después de haber sido utilizado en un vehículo. El proyecto piloto G UW+ en Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, de la que Daimler Buses es socio, demuestra esto. En este proyecto, anunciado en 2021, los sistemas de baterías de los autobuses urbanos Mercedes-Benz eCitaro reciben una segunda vida como unidades de almacenamiento en una estación que suministra energía compartida y simultáneamente para operador de autobuses y trenes ligeros. El sistema de almacenamiento de energía estacionaria G UW+ es regenerativa, configurable y escalable.



EL BOSQUE SCANIA CRECERÁ CON MÁS DE 4.500 ÁRBOLES EN 2024

El proyecto comenzó en 2013. El Bosque Scania ocupa ya una extensión de más de 90 hectáreas en el Parque Regional del Sureste en el municipio de Rivas Vaciamadrid (Madrid). Un total de 42.976 árboles capturan unas 73.745 toneladas de CO2 al año. En el acuerdo de Scania con el ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, el consistorio se compromete a proteger durante al menos 100 años el Bosque Scania. Además, la Concejalía de Transición Ecológica de dicho municipio es quien se encarga de la elección de los ejemplares; pinos, almendros, olivos, encinas, etc, especies que están ayudando a recuperar este espacio natural protegido en el centro de la península. Y la empresa municipal de servicios Rivamadrid es la encargada de todos los trabajos de ejecución y mantenimiento posterior del Bosque Scania, incluyendo los riegos en periodo estival.



REALIZADAS LAS PRIMERAS PRUEBAS DEL UNVI EC24S

El modelo UNVI ec24s mide 7 metros y puede montar baterías de entre 144 y 298 KWh de energía permitiendo transportar hasta 41 pasajeros, una plaza de silla de ruedas y tener una autonomía de 16h como un autobús estándar. Fue presentado en la pasada edición de Busworld Europe 2023. Desde entonces, los operadores no han dejado de hacer pruebas con él, como TMB, Sagalés, Moventia o Tusgsal en Barcelona, o en Ourense, donde se fabrica el vehículo.





DAIMLER TRUCK ABRE UNA NUEVA UBICACIÓN DE VENTA Y MANTENIMIENTO EN STUTTGART

La sede de Stuttgart-Feuerbach, con una superficie de aproximadamente 22.000 metros cuadrados, ofrece actualmente venta y servicio para camiones Mercedes-Benz y FUSO, así como servicios para autobuses Mercedes-Benz y Setra. La ubicación también funcionará como base de alquiler para vehículos CharterWay.



SISTEMA DE TRANSPORTE SIN CONDUCTOR EN LA INTRALÓGISTICA DE DIESEL TECHNIC

Actualmente los sistemas de transporte sin conductor son una de las tecnologías más avanzadas en la logística de una empresa. En concreto, la altura de elevación de los vehículos (hasta seis metros) y las horquillas en voladizo garantizan un uso flexible en la intralogística. Otra característica especial son los recorridos que realizan individualmente los vehículos, los cuales se han personalizado basándose en la distribución existente en el almacén de Diesel Technic con el objetivo de aprovechar al máximo la velocidad de desplazamiento de alrededor de 6 km/h y la capacidad de carga máxima de 1500 kg. Para garantizar la seguridad de todas las personas en la zona del almacén, el DTS utiliza escáneres láser de seguridad con visibilidad en 360°. Asimismo, los puntos de luz integrados en el suelo mejoran la visibilidad de los vehículos, lo que evita colisiones con personas y otros vehículos.



NUEVA LLAVE DE DESCARGA SMART DLK DE VDO

La nueva llave de descarga Smart DLK es para todas las versiones de tacógrafo y sus tarjetas asociadas. Simplifica y digitaliza la gestión de datos de tu tacógrafo y facilita el cumplimiento de los nuevos requisitos legales motivados por el Paquete de Movilidad Europeo. Es la solución premium "todo en uno" para la gestión de datos del tacógrafo. Este nuevo dispositivo es más potente, ligero y compacto que su predecesor y permitirá obtener toda la información de forma más intuitiva y rápida. Ofrece fácil conexión al tacógrafo inteligente de segunda generación a través de Bluetooth de alta velocidad, para descarga de los datos de este y de la tarjeta de conductor. Además, gracias a esto, envía de forma muy sencilla y automática los datos directamente al software legal del tacógrafo VDO Fleet y a su panel de control.

MAN AMPLÍA SU CENTRO LOGÍSTICO DE SALZGITTER

La planta aprovechará el crecimiento de los vehículos eléctricos y la consiguiente demanda adicional de componentes para vehículos eléctricos, como baterías o piezas de baterías. Se espera que las obras concluyan a finales de año y que las operaciones comiencen a mediados de 2025. El centro logístico, que actualmente cuenta con 800 empleados, se ampliará en una cuarta parte llegando a los 230.000 metros cuadrados de superficie. El nuevo edificio de 52.650 metros cuadrados tiene capacidad para 40.000 piezas. Se trata de una ampliación más que necesaria debido, entre otras cosas, a la continua expansión de la cartera de productos de MAN para incorporar la electromovilidad.





LAMILUX PUBLICA SU INFORME ANUAL

El grupo LAMILUX Heinrich Strunz facturó 354 millones de euros, lo que supone una disminución del 9,7% ciento en comparación con el año récord 2022. LAMILUX ha tenido un crecimiento de ventas de alrededor del 85% en los últimos diez años. A pesar de los desafíos económicos, la compañía familiar mantuvo estable el número de empleados, con alrededor de 1.300 trabajadores incluidos 92 aprendices. Otro factor crucial es su apuesta por la innovación técnica y la formación. La división de Composites se ha dividido en dos unidades de negocio: "Aplicaciones Móviles e Industria" y "Edificación y Construcción". Entre sus inversiones de futuro destaca la adquisición de la propiedad de producción en el parque tecnológico y de proveedores de automóviles HochFranken en Hof Haidt, Baviera. Además, el relevo generacional ha llegado a la compañía, pasando la gestión de Dorothee Strunz y Heinrich Strunz a sus hijos Alexander Strunz y Johanna Strunz.

CASI LA MITAD DE LA FLOTA DEL OPERADOR ITALIANO MARINOBUS, EQUIPA ALLISON

MarinoBus ha adquirido 50 autobuses Van Hool TDX27 Astromega equipados con transmisiones Allison totalmente automáticas. La flota de MarinoBus cuenta ahora con un total de 110 autobuses, 50 de ellos equipados con transmisiones Allison. Han elegido la transmisión de la serie Allison Torqmatic, diseñada para operaciones sencillas y eficientes. El modelo de transmisión T525R cuenta con 6 marchas hacia delante y una marcha atrás y cuenta con los controles electrónicos de 5.ª generación para mejorar el rendimiento y las funciones de diagnóstico y pronóstico. También está disponible un retarder integrado de salida que permite que el vehículo se detenga gradualmente y que reduce el desgaste de los frenos.



SCANIA PRESENTA PAQUETE CONTROL, UNA SOLUCIÓN DIGITAL PARA LA MÁXIMA EFICIENCIA

El Paquete Control está compuesto por una colección de servicios digitales que garantizan la máxima eficiencia en el negocio de los clientes de Scania. Con el Paquete Control se crea un valor real y una mayor productividad en las operaciones, aumentando la eficiencia de los vehículos, la habilidad y el rendimiento de los conductores, minimizando el tiempo de inactividad y la huella climática, así como mejorando su flujo de trabajo administrativo. El Paquete Control se encuentra dentro del ecosistema digital My Scania. El cliente obtiene numerosos beneficios gracias a esta herramienta digital: Menor tiempo de inactividad, ahorro de costes, seguridad, eficiencia de combustible mejorada, mayor eficacia y productividad, sostenibilidad medioambiental... Entre las herramientas digitales incluidas en Paquete Control encontramos: informe de seguimiento, planificación del servicio, posición de la flota, rendimiento del vehículo, evaluación de conductores, Scania Zone, acceso a datos.



BUSMATICK PATROCINÓ MAAS SPAIN DAYS

El experto en sistemas de ticketing y gestión de transporte de viajeros colaboró con EMT Madrid y el Consorcio de Transportes de Madrid en la organización de este evento de ITS España. El objetivo de la Jornada MasS Spain Days era presentar un esquema claro de los diferentes actores involucrados en el ecosistema MaaS en España, escuchar la visión de algunos de los más relevantes actores y plantear las posibles líneas de avance para un desarrollo más rápido y eficiente de MaaS en España.



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, carrocería o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



FERQUI ENTREGA DOS UNIDADES IVECO NORA TRAVEL A ECSA

Empresa Cabrero S.A., con sede en Valladolid, recibió los vehículos a través de Talleres Antuña, S.A., concesionario de Iveco-Bus para Castilla-León y Asturias. Las unidades con chasis Iveco CC 100 y capacidades de 32 y 34 plazas, son versión gran lujo.



TUC INCORPORÓ 6 NUEVOS AUTOBUSES MAN HÍBRIDOS GAS-ELÉCTRICOS

Los seis autobuses son de la marca MAN, modelo Lion's City 19G Efficient Hybrid, con 18 metros y 180 plazas (35 de ellas sentadas). Usan la instalación de suministro de gas natural habilitada en las cocheras del Transporte Urbano Comarcal de Pamplona.



SOMAUTO ENTREGA DOS AUTOBUSES OTOKAR A TGO

Con esta entrega ya son 19 autobuses de la marca adquiridos por la empresa TGO para sus diferentes empresas. El modelo elegido es el nuevo Territo de 13 metros Clase II. Tienen capacidad para 59 personas más 6 de pie + C+ PMRSR y para 63 plazas + C.

AUTOCARES PECHE INCORPORA A SU FLOTA UNA UNIDAD DE VOLVO Y SUNSUNDEGUI

El nuevo vehículo de 13 metros y 59 plazas adquirido por el operador navarro tiene carrocería Sunsundegui SC7 sobre chasis VOLVO B13R 4x2 E6 con suspensión independiente. Autocares Peche lleva desde 1978 dedicándose al transporte de viajeros.



AUTOBUSES IFACH YA CUENTA EN SU FLOTA CON UN VISIGO DE ISUZU

El operador de Calpe ha adquirido esta unidad a través de Mobility Bus, el distribuidor de la marca ISUZU BUS en España. Este vehículo de motor trasero de 320 CV con chasis autoportante cuenta con un amplio maletero de 5,5 m3 completamente diáfano.

RUTACAR ADQUIERE UN KING LONG C10 AUTOPORTANTE

El midibús cuenta con 10 metros de longitud y motorización trasera Cummins de 6,7 litros con 320 CV de potencia (233 kW). Dispone de 41 plazas +G +C. Rutacar, S.A. es una empresa familiar madrileña fundada en 1989 y dirigida por una segunda generación.





MAN ENTREGA 5 VEHÍCULOS A AUTOCARES MARIANO

El operador asturiano, con sede en Gijón y más de 70 años de experiencia en el sector, ha elegido el modelo MAN Lion's Intercity E6E. Las cinco unidades adquiridas tienen capacidad para 63 plazas y plataforma para personas de movilidad reducida.



BEULAS ENTREGA SU NUEVO KALA A AUTOCARS REPI

El primer operador que ha apostado por este modelo es Autocares REPI. KALA se ofrece con infinidad de posibilidades que van de las 16 plazas + C hasta las 22 + C. REPI ha apostado por esta unidad sobre chasis MAN de 19 plazas + C.

GBISTER ENTREGA UN VEHÍCULO A TRANSACOBO

La empresa mallorquina ha apostado por primera vez por un vehículo de la marca Tekaydinlar, distribuido en España por Gbister. Este modelo, el Ícaro, fue galardonado como Microbús del Año 2023. Es ideal para grupos pequeños y tiene gran capacidad de maletero: 4 m³.



AUTOCARES VILLEGAS APUESTA POR EL MODELO ISUZU TURQUOISE

La entrega la realizó Victor Burgueño (a la izquierda en la imagen), Delegado Zona Este (Aragón, Cataluña, Baleares) de Mobility Bus (distribuidor en España de IZUSU BUS). Recogió el vehículo el propietario de la empresa, Manuel Villegas.



SANTANDER ADJUDICA A KING LONG BUSES DOS NUEVOS AUTOBUSES 100% ELÉCTRICOS

El Ayuntamiento de Santander continúa apostando por la renovación de la flota del servicio municipal de transporte urbano (TUS). Estos dos nuevos autobuses eléctricos de 12 metros adaptados para PMR, tendrán piso bajo continuo, tres puertas sin escalones y capacidad mínima 24 asientos.



ANDBUS INCORPORA UN SCANIA ÚNICO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

ANDBUS incorporó el modelo Scania K 500C B6x2²4, con carrocería Irizar i8, de 14 metros de largo y tres ejes. Es un autocar con un motor de 13 litros y 500 CV que ofrece un par máximo de 2.550Nm. Cumple la norma Euro 6 y está preparado para HVO

AUTOBUSES FRANCISCO-ANTONIO APUESTA POR EL KING LONG U13X AUTOPORTANTE

Es la tercera unidad King Long adquirida por el operador de Albacete en un corto intervalo de tiempo. Este autocar de 13m y 60 plazas cuenta con la más avanzada tecnología y seguridad y está preparado para el uso de combustibles sintéticos HVO.



GRUP PLANA PRESENTA 9 AUTOCARES NUEVOS DE MAN

Se trata de 5 autocares Scania con carrocería Irizar y otros 4 autocares completos de MAN. Grup Plana incorporará además 3 nuevos autocares Irizar i6 y 3 nuevos autocares de doble piso, de carrocería Beulas, entre otras incorporaciones este año.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM REPRESENTA AL DISCRECIONAL ANTE LAS AUTORIDADES REGIONALES

El Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Jorge Rodrigo, y el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Luis Miguel Torres, mantuvieron encuentros con AETRAM. Se plantearon propuestas para la mejora del sector discrecional de la región, tras el compromiso del anterior Consejero, de un Plan Específico para el Transporte Discrecional. El objetivo es que sea un referente a nivel nacional e internacional, que transforme el discrecional a medio plazo y que suponga la modernización de la movilidad de los usuarios, la transformación digital de las empresas y la transformación de flotas de máxima calidad, sostenibilidad y eficiencia.

Entre las propuestas destacan: la modificación de la Ley del Transporte y Movilidad de la región para avanzar en los diferentes modos de contratación en los servicios discretos y turísticos; la creación del "bono escolar" para incentivar el uso del transporte escolar y de menores; la regulación normativa de las plataformas digitales de contratación y su incidencia en el mercado; o promocionar los planes de transporte al trabajo para empresas, entre otros temas... Desde la Administración regional se habló del Observatorio de Costes COVIMAD, la creación de una Guía de Buenas Prácticas en la inspección para los ayuntamientos y prórrogas de la flexibilización del calendario de accesos de los vehículos profesionales a las Zonas de Bajas Emisiones de Madrid ante la próxima prohibición de acceso de vehículos con etiqueta B a partir del 2025.

AETRAM Y EL CRTM HABLAN DEL MAPA CONCESIONAL DE LA REGIÓN

AETRAM se reunió con el Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero, para conocer la propuesta y líneas general del anteproyecto de renovación y licitación de las concesiones públicas que afectan al transporte público interurbano de viajeros de la región, próximos a renovación, licitación y consulta pública. El encuentro también sirvió para conocer detalles del concurso del nuevo mapa concesional de la red de interurbanos (plazos, estructura, servicios, duración, etc...) que será de licitación pública antes de fin de año con la finalización de las actuales concesiones. Otras materias tratadas en la reunión fueron, el funcionamiento interno y composición funcional del Consorcio, así como las actuaciones llevadas a cabo desde AETRAM para la erradicación del intrusismo en el discrecional y regular de uso especial de empresas concesionarias con vehículos adscritos en exclusividad a líneas y concesiones del Consorcio.



ALEGACIONES DE AETRAM A LAS ZBE DE BOADILLA DEL MONTE Y MÓSTOLES

Además de la solicitud de acceso sin restricciones del Transporte Público Colectivo a las zonas ZBE, por parte de AETRAM se ha instado a 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), la apuesta por el Euro VI como normativa perfectamente válida de transición ecológica para el sector como combustible fósil de última generación y la armonización única de las normas regulatorias en todos los municipios que regulen obligatoriamente estas zonas de restricción.

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2024

#premiosnacionalesdeltransporte



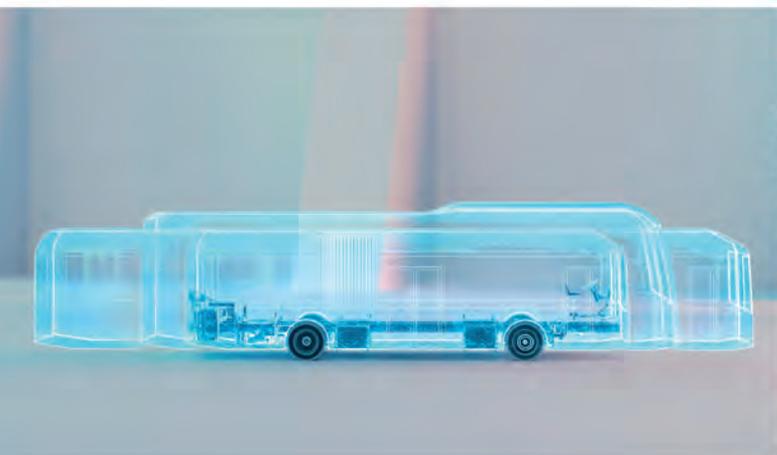
PATROCINADORES:



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