

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

Año 32. #316.
Septiembre-Octubre 2026
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

DIESEL TECHNIC

Nuevo centro logístico
en Barcelona



- Reportajes: Transporte al trabajo, una oportunidad •
- Especial: Lo que veremos en FIAA 2026 •
- Asociaciones: Congreso de ATUC, Foro ANETRA,
Curso de Verano de CONFEBUS •

IVECO BUS



ELECTRIC BIO CNG HYBRID HI-SCR

CROSSWAY LOW ENTRY

- Rendimiento líder en TCO y fiabilidad comprobada: la gama interurbana más vendida de Europa.
- Adaptado a tus necesidades: 4 longitudes y 3 cadenas cinemáticas de bajas emisiones para una movilidad sostenible capaz de cubrir misiones urbanas, suburbanas o interurbanas.
- Diseño frontal moderno y dinámico: mejora la imagen de tu flota y el atractivo para los pasajeros.



Para más información, escanee el código QR
o visite www.ivecobus.com/spain





LA AGRIDULCE VUELTA AL COLE

En septiembre se acaban las vacaciones para gran parte de nosotros y hay que volver a nuestras obligaciones diarias. Igual que cuando éramos niños y tocaba volver a clase, nos invade ahora una sensación de tristeza porque se acaban los momentos de ocio y relax pero, a la vez, también de alegría, porque nos reencontramos con nuestros compañeros y amigos del trabajo.



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Este año en concreto, nos veremos todos en FIAA, que se celebra del 22 al 25 de septiembre. No es solo un escaparate de productos y servicios para autobuses y autocares, es un foro de encuentro y participación, de debate y que cada certamen se renueva. Es un lugar ideal para volver a estrechar nuestras manos y abrazarnos. Esta vez, nos contaremos novedades del sector y seguro que también alguna anécdota de nuestras casi olvidadas vacaciones.

Hasta final de año nos queda mucho por vivir, llegan cambios importantes, como la digitalización de la Hoja de Ruta, que entrará en vigor el próximo 5 de octubre, o los planes de transporte al trabajo en diciembre, una gran oportunidad para el sector del autobús.

De todo ello y muchas otras cuestiones nos han venido hablando las asociaciones en sus recientes encuentros: el Congreso de ATUC, el Foro de ANETRA y el Curso de Verano de CONFEBUS. Y desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible nos han recibido el 1 de septiembre con un nuevo empujón al Abono Único y avance de los excelentes resultados de la campaña Verano Joven 2026.

Pues, nada amigos, estamos de vuelta y lo hacemos con los ojos llenos de la misma ilusión y deseo de aventura que los niños el primer día del cole.

VIAJEROS

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: Infoycomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara (Periodista. Doctor en Periodismo)

Sección Oficial:

aetram **ascabus**

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

C/ Padilla, 72

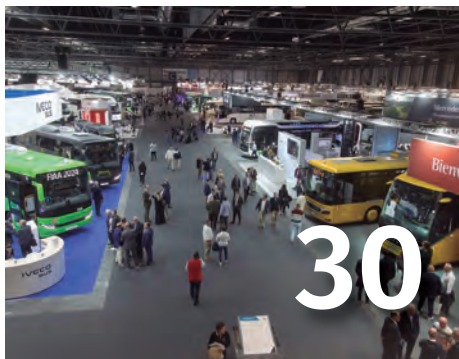
Tel.: 91 401 34 39

www.editec.es / editec@editec.es

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





SUMARIO

6 EN PORTADA

Transporte al trabajo
una oportunidad

16 REPORTAJE

MAN impulsa la evolución
de la electromovilidad en España

20 REPORTAJE

Diesel Technic Iberia abre
su nuevo centro logístico
en Barcelona

22 PRODUCTO

UNVI XL: un nuevo paso de Unvi
hacia el segmento del autocar

24 PRODUCTO

Pavimentos ALTRO: resistentes,
vanguardistas y sostenibles

30 FERIAS

Las novedades que nos esperan
en FIAA 2026

40 FERIAS

Así fue Global Mobility Call 2026

42 CONGRESOS

Congreso de ATUC

44 CONGRESOS

FORO ANETRA

30 AÑOS DE MAN LION'S COACH



Porque cada viaje
cuenta una historia.



La historia del MAN Lion's Coach, un camino sobre ruedas con una idea muy clara: mover personas, conectar destinos y construir confianza kilómetro a kilómetro.

Tres décadas después, seguimos avanzando con la misma pasión por la calidad, la innovación y la eficiencia. Pero este aniversario no sería posible sin quienes han confiado en nosotros durante todo este tiempo. A nuestros clientes, conductores, operadores y socios: gracias por elegirnos, por acompañarnos en este viaje y por formar parte de la historia del MAN Lion's Coach.

30 años de éxito compartido. www.bus.man





PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO: UNA OPORTUNIDAD

LAS EMPRESAS OBLIGADAS A TENER DICHO PLAN TIENEN HASTA EL 5 DE DICIEMBRE DE 2026

EL GOBIERNO ADELANTÓ UNO AÑO LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

Los Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo son obligatorios a partir del próximo 5 de diciembre de 2026 en los centros de trabajo que tengan más de 200 empleados o más de 100 por turno. Si se trata de un grupo empresarial con diversas empresas dentro del mismo centro, se contabilizarán los trabajadores en total. No cumplir con las obligaciones del plan supone que se puedan retirar aquellas ayudas públicas que haya recibido la compañía.

MEDIDAS A INCLUIR EN LOS PLANES

Estos planes deben incluir “medidas que impulsen la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, compartida o colaborativa, o medidas transversales como el teletrabajo”. También se tendrá en cuenta medidas de seguridad vial y prevención de accidentes in itinere.

Se negociará en su elaboración con los representantes de los trabajadores, se comunicará el Plan a la comunidad au-

tónoma y será registrado. Además, será necesario un informe de seguimiento cada dos años.

DATOS RELEVANTES

Según los datos ofrecidos por Impulso by Pons en el FORO ANETRA 2026, existen en España 7.144 centros con al menos 200 trabajadores y, al incluir aquellos que superan las 100 personas por turno, el mercado potencial alcanzaría entre 8.500 y 10.000 centros de trabajo, tanto públicos como privados. Además, hay más de 5.000 polígonos industriales que no disponen de una oferta suficiente de transporte público.

Por otro lado, el 14 % de los accidentes laborales con baja se produce durante los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo y los conductores y pasajeros pierden más de 420 millones de horas al año en retenciones. El tiempo perdido por la congestión representa aproximadamente un 0,5 % del PIB, con un coste estimado superior a 5.500 millones de euros.

La movilidad supone el 11,4 % del gasto total de los hogares, del que un 90,9 % se destina al vehículo privado. Señalan también los datos de Impulso by Pons que el transporte contribuye al 33,7% de las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo energético, la contami-

nación atmosférica y acústica, así como a la inactividad física y los problemas de salud pública.

UNA OPORTUNIDAD PARA RECUPERAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE LABORAL

Todo ello supone una gran oportunidad para los operadores de transporte de viajeros por carretera, que pueden recuperar muchos servicios perdidos de Transporte Regular de Uso Espacial. Y es que, en los últimos años se ha producido un gran retroceso en lo que se refiere a las rutas de empresa.

Según Impulso by Pons, el transporte especial laboral ha sufrido una caída prolongada desde 2013, momento en el que se pasó a considerar el transporte de empresa como retribución en especie cotizable. Desde entonces, el número de viajeros pasó de 96,79 millones en 2013 a 77,78 millones en 2025, un descenso acumulado del 19,6 %.

NORMATIVA RELACIONADA

Estos planes nacen de diversas normativas, como la Directiva europea de Sostenibilidad Corporativa, la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible, en su artículo 26, y las diferentes regulaciones autonómicas, así como el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se

ESTARÁN OBLIGADOS A TENER PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO LAS EMPRESAS CON MÁS DE 200 EMPLEADOS O MÁS DE 100 POR TURNO

aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio. En este último se indica la necesidad de adelantar la implantación de Planes de Movilidad al Trabajo debido al impacto de los costes de la movilidad en los trabajadores. Por ello, se modifica el artículo 26 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, para







LA INNOVACIÓN SUPERA A LA IMAGINACIÓN



autoportante
cataforética



| motor 10.5L



| arrodillamiento



| electroventiladores



| confortable



| antibacteriano



| compatible HVO

Hasta 59 plazas+G+C.

Marcando la diferencia.
www.kinglong.es



reducir de veinticuatro a doce meses el plazo para cumplir con la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible.

MONOGRÁFICO SOBRE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

El Observatorio del Transporte y la Logística (OTLE) presentó un monográfico sobre el estado de la movilidad hacia los centros de trabajo con medida específicas para hacerla sostenible.

El informe recoge un diagnóstico de la situación y medias o ideas para ayudar a las empresas a diseñar sus propios planes de movilidad, que deben partir del estudio de los flujos de desplazamiento de sus trabajadores para identificar patrones y de las opciones de movilidad disponibles. Asimismo, se ha planteado la encuesta al trabajador como una herramienta útil para entender las posibilidades reales de alternativas al uso del vehículo privado para según cada caso. De igual manera, el informe recuerda la obligatoriedad de incluir estos planes en las negociaciones colectivas entre empresas y sindicatos, de manera que se afiancen como un instrumento plenamente vinculante y exigible por parte del trabajador.

EL IMPACTO DE LA MOVILIDAD LABORAL

Llevar a cabo planes de movilidad al trabajo busca tener un impacto no sólo en el medioambiente y en la gestión del tráfico de ciudades y polígonos, sino también en la calidad de vida de los trabajadores y en su productividad. Y es que, en la actualidad, los desplazamientos de los empleados a sus centros de trabajo se hacen mayoritariamente a través del vehículo privado, con los consiguientes costes sociales, ambientales, de salud pública y económicos.

Los costes sociales se refieren a la accidentalidad, la exclusión social y la pérdida de calidad de vida por las horas invertidas en desplazamientos. Así, cabe destacar que un 14% de los accidentes laborales con baja en 2024 fueron in itinere, esto es, en trayectos desde o hacia el trabajo o durante la jornada laboral.

RIESGO DE EXCLUSIÓN SOCIAL

Además, existe el riesgo de exclusión social cuando el centro de trabajo no está debidamente conectado por transporte, como es el caso de más de 5.000 polígonos industriales de España, a los que resulta casi imposible acceder si no se dispone de vehículo propio, limitando considerablemente las opciones de empleabilidad. Este factor afecta sobre todo a mujeres y personas menores de 45 años, generando desigualdades en el acceso al empleo y limitando, al mismo tiempo, la capacidad de las empresas para atraer talento.

IMPACTO EN LA SALUD MENTAL

Por último, entra en juego un elemento con impacto directo en la salud mental, como es la pérdida de tiempo: según el informe del OTLE, se pierden más de 420 horas al año en retenciones de tráfico de camino hacia o desde el trabajo, lo que reduce el tiempo disponible para el ocio y el descanso y aumenta las situaciones de estrés.

IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

En cuanto al impacto ambiental y de salud pública, además del ahorro en energía – y en emisiones contaminantes– derivada del transporte privado, un Plan de Movilidad Sostenible podría redundar en una mejora de la salud pública, ya que la descongestión proveniente del impulso de alternativas de movilidad produce una mejora en la calidad del sueño, en el sistema cardiovascular, o en el estrés derivado de la contaminación acústica.

IMPACTO ECONÓMICO

Por último, el impacto económico deriva del gasto asociado a la movilidad de los hogares españoles, donde el gasto en movilidad representa aproximadamente el 11,4 % del total, concentrándose de forma mayoritaria en el uso del vehículo privado (90,9 % del gasto en transporte), frente al 8,9 % destinado al transporte público.

Los beneficios de estos planes son la reducción de emisiones y la mejora de la seguridad vial, al eliminar vehículos privados de la carretera, pero también la disminución del absentismo laboral y aumento de la eficiencia de las empresas entre otras ventajas para los propios trabajadores.

HAY MÁS DE 5.000 POLÍGONOS INDUSTRIALES EN ESPAÑA QUE NO DISPONEN DE UNA OFERTA SUFICIENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO

Cuatro longitudes. Híbrida. Versátil.

La gama MultiClass 500 LE.

La solución Low Entry para líneas de cercanías que requieren accesibilidad, eficiencia y flexibilidad operativa. Una gama concebida para adaptarse a diferentes capacidades, recorridos y necesidades de servicio, con las ventajas de la tecnología híbrida y el confort característico de Setra.

SETRA

The Sign of Excellence.





SE APRUEBA EL ABONO ÚNICO DE TRANSPORTE, VALIDO PARA TODA ESPAÑA

EL ABOGADO F. SÁNCHEZ-GAMBORINO ANALIZA EN PROFUNDIDAD ESTA NUEVA DISPOSICIÓN

El BOE de 1 Septiembre 2026, en sus páginas 118203 y sgtes., publica la Orden nº TRM/910/2026 de 20 Julio, del Ministerio de Transportes y M. S., que aprueba el programa de fomento del transporte público a través de un “abono único”. Entró en vigor al día siguiente de su publicación

1. ANTECEDENTES

El antecedente inmediato de esta Orden -en adelante, sólo “la Orden”, para abreviar-, y su base jurídica, se encuentran en el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 Diciembre (BOE del 24), sobre medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje, que creó un abono nominativo de tarifa única, estableciendo ya la figura del “abono único” en relación con los servicios públicos de transporte colectivo de viajeros por carretera de ámbito estatal, así como los ferroviarios de Renfe Viajeros SME -en adelante, sólo Renfe, para abreviar-.

Disposición que, además de otras loables pretensiones, manifestó “la intención de que, a lo largo del año 2026 pueda establecerse un nuevo sistema de ayudas, basado en la creación de un abono nominativo de tarifa única”.

Meses antes, el Real Decreto-ley 1/2025, de 28 Enero, sobre medidas en materia económica, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad, ya había implantado ayudas al transporte colectivo.

Los reales decretos-leyes, como es sabido (86.1 de la Constitución), son fórmula normativa reservada a los casos de extraordinaria y urgente necesidad -como el Gobierno ha considerado que son (así lo proclama expresa y repetidamente el R.D.-ley 17/2025 en su preámbulo) estas ayudas y esta titulación multi-viaje-. El publicado en 24 Diciembre tuvo por su fecha algo de “regalo de Navidad”, pero también de propósito experimental, pues permitió su implantación casi inmediata. Y, en este más de medio año de prueba, puede afirmarse que ha sido un éxito.

El principal motivo de su gran aceptación puede verse en la simplicidad de su uso, al integrar en una única tarifa cuantos viajes el usuario quiera realizar en un plazo de tiempo, de cualquier longitud, dentro de España.

2. EL SISTEMA, EN SÍNTESIS

Es un billete nominativo, personal e intransferible, que permite a su titular desplazarse, con **“tarifa plana”, durante un mes, en número ilimitado de viajes**, por todo nuestro territorio.

Se basa en el reconocimiento mutuo de títulos de transporte público entre distintas Autoridades de transporte: además de la estatal, las de los ámbitos autonómico, supramunicipal (incluidos los Consorcios de Transporte y demás entidades públicas gestoras de transporte urbano y metropolitano) y local, con adhesión voluntaria a este sistema por parte de las no estatales, de manera que los ciudadanos puedan realizar desplazamientos con un mismo título por todo el territorio español usando la red -carretera (conjunto concesional), ferrocarril, metro y tranvía- de transporte público colectivo de competencia de tales administraciones.

El programa no contempla la inclusión de los servicios de transporte de mercancías, ni otros servicios de transporte de viajeros distintos del regular de uso general -es decir, el prestado mediante concesión administrativa-, como pueden ser los regulares de uso especial, los discrecionales, los de carácter turístico, etc.

Pero sí considera la posibilidad de futura incorporación al sistema, en fases sucesivas, de otros servicios públicos, tales como: el transporte marítimo o fluvial de ámbito metropolitano, el transporte por cable (funiculares, teleféricos), y el transporte a la demanda en zonas rurales.

Como no podría ser de otra manera, el sistema se completa con un **marco de financiación para compensar a las autoridades participantes o a los transportistas** por los posibles impactos financieros negativos, incremento de costes, etc. que su adhesión al sistema les pudiera ocasionar.

La Orden llama “operadores” a los transportistas, pero nosotros hemos preferido por más usual esta segunda denominación, que utilizaremos en lo sucesivo.

3. CLASES DE ABONO

Con carácter general se establecen los siguientes dos tipos, ambos nominativos, de tarifa única y válidos **para treinta días**.

- * Un abono **para cualquier viajero**. Al precio de **60 euros**.
- * Un abono **para niños y jóvenes** hasta veintiséis años. Al precio de **30 euros**.

EL FUNCIONAMIENTO DEL ABONO DEPENDERÁ DE QUE LA COMPENSACIÓN DE DÉFICITS SE REALICE PRONTAMENTE Y SIN RECORTES QUE PROVOQUEN ENFRENTAMIENTOS

El requisito de “nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España” se prevé solo para el de niños y jóvenes. No entendemos por qué.

Además de los citados abonos, la Orden prevé crear otros para grupos de personas que merezcan “un tratamiento singular”.

Pensamos -dentro de los conceptos de movilidad “socialmente inclusiva” y de “cohesión social”, invocados por la Orden- que **debería incluirse una tarifa más barata para los mayores** -por ejemplo, de 65 años o/y jubilados-, como se hace en muchos otros servicios. También ello sería hacer el transporte “económicamente accesible para el conjunto de la sociedad”, como defiende el R.D.-ley 17/2025. Así como para **personas con discapacidad** (incluidos perros-guía para invidentes).

Es de suponer que se establecerá algún modo sencillo de **renovación o prórroga** del abono.

Y quizá también, si la experiencia sigue siendo favorable, un plazo para estos abonos superior al referido, como puede ser **trimestral, semestral o incluso anual**.

Tampoco estaría mal haber previsto algo sobre el transporte de equipajes (gratuito / con franquicia sólo hasta cierto peso o volumen).

Ello facilitaría aún más el uso de estos abonos por el viajero, con ventajas también para el resto de partícipes, que comentaremos.



HUBIERA SIDO BUENO INCLUIR YA UNA TARIFA REDUCIDA PARA MAYORES DE 65 AÑOS Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD, Y DECIR ALGO SOBRE EQUIPAJES, POSIBLE MAYOR DURACIÓN DEL TÍTULO, SU RENOVACIÓN, ETC

4. ESTRICTO CONTROL POR EL MINISTERIO

Según prevé la Orden, la Secretaría General de Movilidad Sostenible realizará con carácter anual, un informe de seguimiento del grado de implementación del programa, así como de los efectos -dice "impactos"- que el mismo vaya teniendo.

Además, faculta a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para actualizar el contenido del programa, así como para dictar las resoluciones necesarias para la aplicación y ejecución de lo establecido en esta Orden.

5. OTRAS FUNCIONES MINISTERIALES

La Orden prevé expresamente las siguientes.

- a) Puesta a disposición de las autoridades de transporte, de los concesionarios de transporte estatales y de Renfe, de una plataforma tecnológica que facilite el reconocimiento mutuo de títulos y el registro de información relevante que garantice el funcionamiento del programa.
- b) Configuración y establecimiento de un marco (¿jurídico?) armonizado efectivo y viable que garantice dicho reconocimiento mutuo de títulos entre autoridades, concesionarios estatales y de Renfe.

c) Gestión de los servicios públicos de transporte de titularidad estatal en el marco del programa.

d) Establecimiento de un marco de financiación; de ello, por su gran importancia, tratamos en un epígrafe distinto, a continuación.

6. MARCO DE FINANCIACIÓN

Como dijimos, la Orden prevé un marco de financiación para compensar a las Autoridades participantes o a los transportistas vinculados a éstas por los posibles impactos financieros negativos que su adhesión les pudiera ocasionar. Así como medidas de compensación económica por el incremento de costes derivado del aumento -"extraordinario", dice (¿por qué no también "ordinario"?)- de la demanda.

En los convenios de adhesión al sistema que se suscriban o mediante los instrumentos normativos oportunos, se podrán establecer otros mecanismos y procedimientos para la liquidación de las compensaciones que, en todo caso, tendrán en cuenta los ingresos por venta de títulos realizados por la Autoridad o por los transportistas o a través de los canales de comercialización establecidos. Asimismo, los mecanismos de compensación podrán tener en cuenta el incremento de uso en los servicios incluidos en el programa de abono único.

Aún deberá concretarse un aspecto de tanta importancia práctica como es la liquidación -pago- de estas compensaciones: frecuencia, cuantías (intereses), etc.

7. CONVENIOS DE ADHESIÓN.

POSIBLE "CONVENIO TIPO"

Las Autoridades de transporte podrán adherirse al sistema del abono único mediante la suscripción de los correspondientes convenios de adhesión, que podrán incluir, entre otros, los siguientes extremos:

- * lista de servicios adscritos al sistema y su clasificación como urbanos, metropolitanos o interurbanos.
- * idem de transportistas que presten los servicios y modalidad de gestión.
- * idem de títulos asociados al abono único y canales de comercialización.
- * gestión operativa del sistema.
- * aspectos financieros de aplicación conforme al mecanismo de compensación previsto.



Con el fin de agilizar y facilitar la gestión y tramitación de los convenios, se podrá aprobar un “convenio tipo”, o modelo unificado, conforme al art. 50.2 de la Ley 40/2015, de 1 Octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Dicho convenio tipo se ajustaría a los términos previstos en el sistema y al marco normativo aplicable, e incluiría, como anexo, un modelo de acta de adhesión al propio convenio que permita añadir de forma simplificada firmantes sucesivos en el tiempo.

8. OTROS ASPECTOS

En el caso de los servicios competencia de Autoridades de transporte autonómicas o municipales, el abono mensual tendrá la consideración de título propio de la Autoridad participante que lo emita y, en consecuencia, quedará sujeto a las normas de uso, incluidas en su caso las relativas al régimen sancionador, establecidas por la citada Autoridad.

Las autoridades adheridas, los concesionarios de transporte estatales, y Renfe, adoptarán los requerimientos y niveles técnicos armonizados que para el abono se establezcan sobre sistemas de pago, validación, registro, provisión de información y demás aspectos necesarios para el buen funcionamiento del sistema.



FALTA EXPLICAR POR QUÉ EL TRANSPORTE PÚBLICO SUPUESTAMENTE CONTAMINA MENOS QUE EL REALIZADO POR CUENTA PROPIA; Y EL CONCESIONAL, MENOS QUE EL DISCRECIONAL O DE OTRAS CLASES, POR QUÉ UNO ESTÁ MÁS DIGITALIZADO QUE LOS DEMÁS, ETC

fiaa 
22-24 SEPTIEMBRE
RECINTO IFEMA

 **mobilitybus**

VISÍTANOS
Y DESCUBRE NUESTRA
ÚLTIMA INCORPORACIÓN



PABELLÓN
HALL 7



STAND 7C01

TIENE VENTAJAS PARA LOS TRANSPORTISTAS, PARA LOS VIAJEROS Y PARA LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS QUE SE ADHIERAN AL SISTEMA

9. AL PARECER, TODO VENTAJAS

Este nuevo título de transporte -abono único-, si se gestiona bien, puede ser una iniciativa muy loable, por su posible utilidad para todos:

- * para los transportistas, porque les garantiza un número o volumen de viajeros, lo que a su vez les permite organizar sus empresas y hacer previsiones en cuanto a contratación de personal, adquisición de vehículos, etc. y demás medios.
- * para los viajeros, porque se expide a un precio moderado y vigilado por la Administración, que además supervisa la correcta prestación del servicio, pudiendo sancionar posibles incumplimientos.
- * para las Administraciones, porque simplifica la venta de títulos de transporte, que ya no tendrán que expedirse para cada viaje; y
- * tal vez lo más importante, como un paso más en línea a la cohesión territorial de nuestra vieja “piel de toro”.

Esto último, en línea a lo previsto en la Constitución: art. 149.1.13.ª, que atribuye al Estado competencia exclusiva sobre planificación general económica, y art. 149.1.21.ª ídem sobre ferrocarriles y transportes terrestres que discurran por el territorio de más de una

Comunidad Autónoma. Normas que el R.D.-ley 17/2025 cita en su Disp. final primera.

Como puede suponerse, la Orden que comentamos Menciona -más que explica- otras ventajas indirectas y “universales”, como la sostenibilidad, la accesibilidad, la digitalización, la mejora de la calidad de vida, etc. Ello, en línea a las ventajas de naturaleza medioambiental que proclama el propio R. D.-ley 17/2025. Aunque, por lo que se refiere al transporte interurbano por carretera, limitado el abono a los servicios concesionales, deja poco sólidos “eslabones” de su cadena de razonamiento. Concretamente: como resulta, afirma -como premisa- que el “sector del transporte representa una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero”, de ello deduce -como conclusión- que “fomentar el uso del transporte público es una de las estrategias más eficaces para reducir la huella de carbono” -entendiendo al parecer que el autobús en régimen jurídico concesional contamina menos que el discrecional o de otras clases (cuando todos utilizan el mismo gasóleo), y el transporte público, menos que el realizado por cuenta propia, ambos con el mismo autobús.

Tampoco explica por qué los servicios concesionales necesariamente están más digitalizados o sus vehículos son más accesibles que el resto, etc.

Ahí lo dejamos.

En fin, como hemos dicho en varios lugares del presente artículo, la Orden aún deja “flecós”, interrogantes y aspectos a concretar, de carácter práctico y algunos de suma importancia, para el perfecto funcionamiento de este título multiviaje.

Al cual abono, con todo, dadas sus indudables y también referidas ventajas para el conjunto de la sociedad, deseamos larga vida.



FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO.
ABOGADO ESPECIALISTA
EN TRANSPORTES
abogados@sanchez-gamborino.com



DIGITALIZACIÓN DE LA HOJA DE RUTA

ENTRA EN VIGOR EL PRÓXIMO 5 DE OCTUBRE

Los documentos de control administrativo son obligatorios en los transportes interiores con origen y destino dentro del territorio del Estado español. Están incluidos en esta obligación las operaciones de cabotaje, pero no lo están los transportes internacionales.

La disposición transitoria octava de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible recoge que deberán ser necesariamente digitales, a los diez meses desde la entrada en vigor de la ley, es decir, el 5 de octubre, tanto el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera como la hoja de ruta en relación con el transporte público de viajeros por carretera.

Publicadas las características de los documentos digitalizados

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha publicado una resolución de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril que establece las características que deben reunir los sistemas y los documentos electrónicos de control administrativo exigidos en los transportes por carretera.

Ficheros electrónicos

Las aplicaciones informáticas utilizadas deberán transformar los datos en un fichero electrónico en cuanto sean conocidos y siempre antes del inicio efectivo del servicio. Se generará así un documento electrónico de control administrativo (DeCA). Los ficheros electrónicos se almacenarán en un repositorio accesible por los agentes de control durante el transporte en los controles de carretera. Cada fichero electrónico almacenado tendrá una dirección web única y específica (una URL). Por lo que respecta a los DeCA, el formato del fichero será un PDF y se generará a partir de los datos estructurados contenidos en las aplicaciones informáticas. No serán válidos los ficheros obtenidos a partir del escaneo. Los ficheros electrónicos generados deberán incluir en el propio PDF un código QR que contenga la URL de descarga.

Esta medida forma parte de una estrategia más amplia para modernizar el sector, reducir cargas administrativas y aprovechar el potencial de la digitalización en la gestión del transporte.

Transformamos el transporte por carretera en un medio accesible de movilidad.

Porque la movilidad solo es real cuando incluye a todas las personas.

confianza

accesibilidad

autonomía



Visita nuestra web





MAN IMPULSA LA EVOLUCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN ESPAÑA

HASTA 2025 HA MATRICULADO 230 AUTOBUSES ELÉCTRICOS EN NUESTRO PAÍS

LA MARCA ESTÁ PRESENTE EN LAS FLOTAS DE TODO TIPO DE OPERADORES PÚBLICOS Y PRIVADOS, CUBRIENDO LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN CIUDADES CON DISTINTAS NECESIDADES

La electrificación de los autobuses en España sigue avanzando y cada vez más rápido, apoyada por el esfuerzo que han realizado tanto las administraciones públicas como los operadores privados.

Según los datos de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (GANVAM), "las matriculaciones de vehículos electrificados (100% eléctricos + híbridos enchufables) de todo tipo (turismos, dos ruedas, comerciales e industriales) registraron un ascenso del 28% en agosto, hasta alcanzar las 21.292 unidades. En lo que va de año, acumulan una subida del 33,6%, con un total de 208.611

unidades." Si vemos los datos del segmento de autobuses, se han vendido 19 unidades este mes y el acumulado anual es de 272 unidades, lo que supone un crecimiento del 2,6% frente al mismo período del año anterior.

ELECTRIFICANDO EUROPA

Desde su lanzamiento en 2019 a mediados de 2025 ya circulaban por Europa más de 2.500 autobuses eléctricos de MAN de todas las variantes de su gama Lion's City E para transporte urbano e interurbano.

Con MAN Transport Solutions ayuda a los operadores a hacer la transición a la electromovilidad. Su objetivo es que, para 2030, el 90 % de los autobuses que suministre en Europa sean de propulsión por batería.

LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS IMPULSAN LAS VENTAS DE MAN TRUCK & BUS

En el ejercicio 2025, MAN Truck & Bus hizo entrega en total de alrededor de 101.600 vehículos nuevos, incrementando sus ventas en casi el 6 % con respecto al ejercicio anterior. Uno de los impulsores del crecimiento de las ventas



han sido los vehículos eléctricos con batería (BEV) que mostraron una evolución muy dinámica tanto en el segmento de camiones como en el de autobuses.

El negocio de autobuses de MAN registró una recuperación significativa y aumentó en casi el 49 % hasta superar las 7.000 unidades. El principal impulsor de las ventas en este segmento fueron los autobuses eléctricos con batería. Las ventas de estos modelos eléctricos para su uso urbano se incrementaron en un 118 % hasta superar las 1.300 unidades, marcando así un nuevo récord.

ÉXITO DE LOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN EN ESPAÑA

La marca terminó el pasado ejercicio como número dos del mercado de autobuses en nuestro país, destacando las ventas de su producto integral, ya que solamente el 14% fueron chassis. Si nos centramos en autobuses eléctricos, la marca ha matriculado en España 230 unidades desde 2022 hasta el cierre de 2025.

BATERÍAS DE FABRICACIÓN PROPIA

Las nuevas baterías de producción propia de MAN se fabrican en su planta de Núremberg, que alcanzará una capacidad de 50.000 paquetes al año. Incorporar sus propias baterías supone gran impacto positivo en el TCO, la seguridad y la sostenibilidad.

Sus baterías propias son más eficientes, ligeras y presentan una mayor densidad

MAN MANTIENE SU FIRME APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD

energética y una profundidad de descarga mejorada. Esto significa que se necesitan menos paquetes de baterías a pesar de la misma o incluso mayor autonomía, lo que repercute positivamente en la capacidad de pasajeros y, por consiguiente, en los costes operativos totales.

UNA POSTVENTA YA PREPARADA Y FORMADA

Los talleres españoles de MAN ya están preparados para atender este nuevo hito para la electromovilidad. Además de ampliar la red, la marca está realizando inversiones continuas para ofrecer el mejor servicio a los transportistas. En este sentido, la mayoría de los talleres de la firma están preparados para dar respuesta a los vehículos eléctricos.

Hasta 2030, MAN Truck & Bus SE prevé invertir unos 300 millones de euros en ampliar y seguir desarrollando su red de servicios europea, la mayor inversión de este tipo en la historia de la marca. Pretende mejorar aún más la calidad del servicio y acelerar la adaptación de la red a la movilidad eléctrica.

MAN eCOACH: UN PUNTO DE INFLEXIÓN EN LA ELECTROMOVILIDAD RECÍEN LLEGADO Y YA GALARDONADO

De momento, en nuestro país, el nuevo Lion's Coach 14 E de MAN ya se ha ganado el respeto de los operadores de autobús nacionales. En enero fue premiado como "Autocar del Año 2026 en España" y también ha sido elegido por la prensa internacional como "Sustainable Bus of the Year 2026".



MAN ES EL PRIMER FABRICANTE EUROPEO CON UN COACH 100% ELÉCTRICO

EVOLUCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD DE LA MARCA

MAN presentó su primer autobús eléctrico hace más de medio siglo. El 13 de febrero de 1970, después de dos años de desarrollo, MAN y sus empresas asociadas RWE, Bosch y Varta anunciaban en los medios de comunicación alemanes un autobús de línea totalmente eléctrico. El modelo 750 HO-M10 E se presentó y estuvo en pruebas y en circulación real. Pero el momento para su autobús eléctrico llegó realmente 50 años más tarde, cuando la compañía lanzaba al mercado el MAN Lion's City E. Tan solo 6 años después, la marca nos ha presentado también un autocar eléctrico.

SU GAMA ACTUAL DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS

En su gama de autobuses eléctricos encontramos modelos desde los urbanos de 10 metros y los estándar de 12 metros hasta los articulados de 18 metros con capacidad hasta 60 asientos, así como las versiones interurbanas low entry y también el Lion's Chassis E para mercados fuera de Europa. A ellos se suma el nuevo eCoach, para distancias más largas.

LOS MODELOS MÁS NOVEDOSOS

MAN Lion's City 10 E: con una longitud de vehículo de 10,5 metros y capacidad para 33 asientos, este autobús totalmente eléctrico es un todoterreno compacto y extremadamente maniobrable. Sus dimensiones compactas, el círculo de giro de 17,2 metros que rompe récords, así como una distancia entre ejes de tan solo 4,4 metros, hacen que el nuevo miembro de la familia MAN Lion's



City E sea la solución ideal para las calles estrechas que recorren los autobuses de línea en ciudad.

MAN Lion's City 12 E LE: es el primer autobús eléctrico de acceso bajo (Low Entry) de MAN tanto para el tráfico urbano (Clase I) como para recorridos regionales fuera de la ciudad (Clase II). Basado en el probado MAN Lion's City 12 E, ofrece hasta 44 asientos. El MAN Lion's City E LE es la alternativa totalmente eléctrica perfecta para autobuses Low Entry, tanto para el tráfico urbano como para recorridos regionales más largos.

MAN eCoach: para el segmento coach llega el nuevo eCoach 100% eléctrico, que va a permitir viajar por carretera en autocares cero emisiones. La primera versión será de 14 metros y 3 ejes, sin perder capacidad de pasajeros en comparación con la versión térmica, llegando a 63 plazas más guía más conductor, y con 11 metros cúbicos de bodega. Su autonomía será de hasta 650 Km.

Está claro que la marca tiene por delante un camino realmente eléctrico.





Lunas y Parabrisas

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

STOCK PROPIO

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

SOMOS ESPECIALITAS

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



ASISTENCIA

Línea telefónica
asistencia técnica

SOPORTE

Equipo comercial
especializado

SERVICIOS

Servicio de atención al cliente
Diseño de planos
Estudio de flotas

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

www.cbmcompany.com



DIESEL TECHNIC IBERIA ABRE SU NUEVO CENTRO LOGÍSTICO EN BARCELONA

DOS ALMACENES, DOS MODELOS OPERATIVOS, UNA MISMA EXIGENCIA DE SERVICIO

LA FILIAL ESPAÑOLA DE DIESEL TECHNIC GROUP, PROVEEDOR LÍDER EN RECAMBIOS PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES BAJO LA MARCA DT SPARE PARTS, INAUGURÓ SU SEGUNDO CENTRO EN ESPAÑA Y EL PRIMERO EN GESTIÓN EXTERNALIZADA

La inauguración tuvo lugar el pasado 4 de mayo, en Sant Fost de Campsentelles. A su primer almacén logístico de Torrejón de Ardoz se suma ahora su segundo centro en España y el primero de gestión externalizada. La compañía, filial del grupo alemán Diesel Technic y referente mundial en el suministro de recambios para vehículo industrial, da así un paso signifi-

cativo en su estrategia de distribución, confiando la operativa del nuevo almacén a Pick & Pack.

El socio logístico operará sobre una superficie de más de 5.300 metros cuadrados situados en una ubicación estratégicamente conectada con las principales vías hacia el interior peninsular y el Mediterráneo.

EL NUEVO CENTRO LOGÍSTICO GARANTIZA ENTREGAS MÁS RÁPIDAS Y FIABLES

Hasta ahora, Diesel Technic Iberia operaba exclusivamente desde su almacén de Torrejón de Ardoz, gestionado con personal propio. Desde él surtía de recambios para camiones, autobuses, semirremolques y furgonetas la demanda de sus distribuidores en España y Portugal. El salto a Cataluña no responde solo a una cuestión de distancia —el plazo desde Madrid ya permitía en-



tregas a la mañana siguiente— sino también a un problema de fiabilidad. El nuevo almacén barcelonés permitirá reducir la incertidumbre con entregas que ahora podrán ser inmediatas o resolverse en cuestión de horas dependiendo de la ubicación del cliente. Para el taller que necesita una pieza urgente y para el transportista con el vehículo parado, la diferencia entre una entrega rápida y segura y una que "probablemente llegue mañana" puede ser determinante.

REFUERZA SU PRESENCIA EN CATALUÑA, ARAGÓN Y BALEARES

El almacén arranca con más de 15.000 referencias de la marca DT Spare Parts y la previsión es cerrar el año con unas 25.000. El radio de acción cubre tres territorios: Cataluña, puerta de entrada de mercancía europea con gran densidad de talleres; Aragón, nudo logístico natural del corredor del Ebro; e Islas Baleares, donde la dependencia del transporte marítimo siempre ha complicado los plazos de aprovisionamiento.

En caso de necesidad, porque no haya disponibilidad en el almacén central en Torrejón de Ardoz, también cumple una función adicional de respaldo al poder enviar mercancía al resto de España y Portugal utilizando las agencias de transporte habilitadas.

El nuevo centro no solo ofrece mayor cercanía con el cliente, sino que también permite a la compañía refuerzo de su red logística para poder absorber picos de actividad, así como tener mayor capacidad de crecimiento y ampliación de stock. La mejora continua y la agilidad de respuesta son pilares para Diesel Technic.



DIESEL TECHNIC IBERIA CONFÍA LA OPERATIVA DE SU NUEVO ALMACÉN A SU SOCIO LOGÍSTICO PICK & PACK

MARTIN RATÓN, DIRECTOR GENERAL DE DIESEL TECHNIC IBERIA

"Pretendemos mejorar aún más el servicio a estas tres comunidades, evitando que un vehículo permanezca parado más tiempo del estrictamente necesario por falta de la pieza adecuada. Que el distribuidor de la zona vaya él mismo o su cliente a recoger la pieza, no solo acorta los plazos de entrega, también reduce el coste de transporte y la posibilidad de incidencias. Todos los actores salen ganando: el distribuidor y el taller porque podrán dar un servicio excepcional, y el transportista porque tendrá su vehículo en carretera un día antes. Este centro es también un banco de pruebas: si el modelo funciona —y creemos que lo hará— tenemos intención de replicarlo en alguna otra ubicación estratégica peninsular donde hemos detectado una excesiva demora en las entregas. La externalización con Pick & Pack nos permitirá escalar con rapidez si la demanda lo exige y evitar los costes fijos asociados a un modelo de gestión propio"



DÓNDE ESTÁN SITUADOS

La ubicación del almacén barcelonés en una zona de reciente desarrollo del Polígono Industrial Can Baliarda en San Fost de Campsentelles, está dificultando su localización para quienes acuden a entregar o recoger mercancía. Los sistemas de navegación GPS aún no han mapeado el área, lo que provoca indicaciones imprecisas. Por este motivo, desde Diesel Technic nos han facilitado este plano orientativo.





UNVI XL: EL NUEVO PASO DE UNVI HACIA EL SEGMENTO DEL AUTOCAR

EL CARROCERO INCORPORA A SU CARTERA SU PRIMER AUTOCAR DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA

CON EL LANZAMIENTO DEL NUEVO UNVI XL, UNVI ABRE UNA NUEVA ETAPA EN SU EVOLUCIÓN COMO FABRICANTE DE CARROCERÍAS PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

La compañía gallega amplía su gama con una propuesta diseñada para el segmento del autocar de media y larga distancia, reforzando su posicionamiento tanto en el mercado nacional como internacional.

Desarrollado sobre el chasis Mercedes-Benz OC 500 RF, el nuevo modelo está orientado a servicios turísticos, discrecionales y regulares, combinando confort, seguridad y eficiencia operativa.

UN AUTOCAR PARA MEDIA Y LARGA DISTANCIA

El UNVI XL se presenta inicialmente en una versión de 12,8 metros de longitud y capacidad para hasta 59 pasajeros. Su diseño exterior apuesta por una imagen moderna y robusta, mientras que el interior ha sido concebido para ofrecer amplitud, luminosidad y una experiencia de viaje confortable.

La distribución del habitáculo optimiza el espacio disponible y permite adaptarse a distintos tipos de explotación, desde servicios turísticos hasta líneas regulares de largo recorrido.

CONFORT, CONECTIVIDAD Y EQUIPAMIENTO

El nuevo modelo incorpora un equipamiento orientado tanto al pasajero como al operador. Entre sus principales elementos destacan la climatización de alta capacidad con funciones de frío y calor, calefacción por convectores distribuida por el habitáculo, acristalamiento extratintado, monitores interiores, tomas USB individuales para cada pasajero, nevera integrada, sistema de sonido de alta calidad y portapaquetes equipados con multisets.



Además, incluye soluciones tecnológicas como videovigilancia CCTV, apertura automatizada de maleteros y retrovisores digitales eMirror, junto a distintos sistemas de asistencia a la conducción y seguridad.

**UN PUESTO DE CONDUCCIÓN
PENSADO PARA EL PROFESIONAL**

UNVI también ha prestado especial atención al entorno del conductor. El puesto de conducción ha sido diseñado para ofrecer mayor ergonomía, accesibilidad y visibilidad, contribuyendo a reducir la fatiga en servicios de larga duración.

La incorporación de tecnologías como los espejos digitales y una disposición optimizada de los mandos busca mejorar tanto la seguridad como la experiencia de conducción.

LA BASE MERCEDES-BENZ OC 500 RF

Uno de los pilares del proyecto es la colaboración entre UNVI y Daimler Buses España. El chasis Mercedes-Benz OC 500 RF aporta una plataforma reconocida por su robustez, fiabilidad y eficiencia, características especialmente valoradas en operaciones de transporte intensivo.

Sobre esta base, UNVI ha desarrollado una carrocería concebida para ofrecer durabilidad, rendimiento y una experiencia de viaje alineada con las exigencias actuales del mercado.

UNA NUEVA ETAPA PARA UNVI

La llegada del UNVI XL coincide con un momento de crecimiento para la compañía. Con más de 30 años de trayectoria y tres centros productivos en España y Portugal, UNVI cuenta con una capacidad de producción de hasta 600 vehículos al año, mantiene una clara orientación internacional y ha reforzado su posición en el mercado español durante los últimos años.

Con el nuevo XL, el fabricante gallego amplía su presencia en un segmento de mayor exigencia técnica y comercial, diversificando su gama y reforzando su capacidad para



desarrollar soluciones adaptadas a las necesidades actuales del transporte de viajeros.

El UNVI XL representa una apuesta por el crecimiento, la innovación y la especialización, con la que la compañía busca consolidar su evolución y competir en un segmento estratégico para la movilidad interurbana, turística y discrecional.



**DESARROLLADO SOBRE CHASIS CHASIS MERCEDES-BENZ
OC 500 RF, SE PRESENTA INICIALMENTE EN UNA VERSIÓN
DE 12,8 METROS DE LONGITUD Y CAPACIDAD PARA
HASTA 59 PASAJEROS**



PAVIMENTOS ALTRO: RESISTENTES, VANGUARDISTAS Y SOSTENIBLES

CON SUS SEIS MODELOS, REVOLUCIONA EL SECTOR DE LOS SUELOS PARA AUTOBÚS

ALTRO LLEVA DÉCADAS ENCARGÁNDOSE DE LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS DE AUTOBUSES GRACIAS A SUS PAVIMENTOS DE MÁXIMA CALIDAD, QUE OFRECEN UN ENTORNO CONFORTABLE, ACCESIBLE, HIGIÉNICO Y RESPETUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE

La renovada gama de ALTRO combina durabilidad y sostenibilidad con diseño innovador y características de última generación. Entre ellas podemos destacar la amortiguación acústica y la gestión térmica para ayudar a mantener la temperatura interior óptima y haciendo más eficiente así los sistemas de climatización. Todo ello sin cargar de peso al vehículo, gracias a los innovadores materiales utilizados, que son, además, altamente reciclables.

A todo ello se suma la tecnología Altro ShieldGrip, que mejora aún más el rendimiento de sus nuevos pavimentos. Esta superficie inteligente permite que los suelos se limpien más fácilmente que nunca sin comprometer la resistencia al deslizamiento. Además,

cuenta con productos especializados para el cuidado y mantenimiento de sus soluciones que prolongan su vida útil y permiten mantener su efectividad.

ALTRO TRANSFLOR ARTIST™ PARA DISEÑOS SOFISTICADOS

El modelo Artis es un suelo compacto de 2.2mm de espesor para autobuses disponible en 25 diseños contemporáneos, incluyendo 14 opciones de madera. Las demandas de los pasajeros para que los interiores ofrezcan la comodidad y el atractivo de otros espacios públicos han desencadenado un cambio del diseño utilitario a una estética más acogedora. Altro Transflor Artis comprende una amplia gama de diseños naturales para armonizar perfectamente con otros materiales interiores y lograr resultados impresionantes. Y mejor aún, con su construcción compacta y resistente, tecnología protectora ShieldGrip y resistencia al deslizamiento sostenida, ofrece el rendimiento necesario para los regímenes de servicio más exigentes.

ALTRO TRANSFLOR CHROMA™ EV: PARA ALIGERAR EL PESO DEL AUTOBÚS

Chroma es un pavimento de seguridad ligero de 2.2mm con chips, con una resistencia confiable, fácil de limpiar y opciones para agilizar

la instalación. Con un acabado mate elegante y una facilidad de limpieza superior, Altro Transflor Chroma EV está aquí para facilitar la vida de los fabricantes, operadores y usuarios finales por igual. Ofrece una mayor eficiencia de combustible y facilidad de limpieza. Cumple con los requisitos de seguridad de los pasajeros más fácilmente: elimina el riesgo de un resbalón, sin necesidad de tratamientos superficiales. Además, con esta nueva formulación, ahora es más fácil que nunca crear un diseño llamativo.

ALTRO TRANSFLOR META™: PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD

Altro Transflor Meta está diseñado en espesores de 2.2mm y 2.7mm diseñado para la resistencia, durabilidad y seguridad. Asegura que los pasajeros viajarán con una probabilidad de 1 en un millón de sufrir un resbalón con un PTV de ≥ 36 . No solo se ha reducido su peso, sino que ahora su instalación es más fácil que nunca porque Altro Transflor Meta está disponible en una solución autoadhesiva y puede ser suministrado en un formato pre-cortado. Su paleta de colores recientemente renovada ha sido diseñada para un interior calmante. Está protegida por la tecnología Altro Easyclean, lo que significa una mejor limpieza y protección del color mejorada.

ALTRO TRANSFLOR METRIS™: AISLAMIENTO ACÚSTICO

La versión Metris es un suelo compacto-acústico de 2.85mm de espesor para autobuses disponible en 12 diseños contemporáneos, incluyendo 7 opciones de madera. Su rendimiento acústico aéreo es de 23db. La transición a autobuses de cero emisiones ha creado nuevos desafíos para los interiores de los vehículos. Altro Transflor Metris ofrece beneficios acústicos y térmicos sin la necesidad de añadir peso excesivo a bordo. Está disponible en una variedad de diseños y protegido por la tecnología ShieldGrip para garantizar facilidad de limpieza y resistencia al deslizamiento sostenida,

ALTRO TRANSFLOR METRIS™ CUSTOM: MÁXIMA PERSONALIZACIÓN

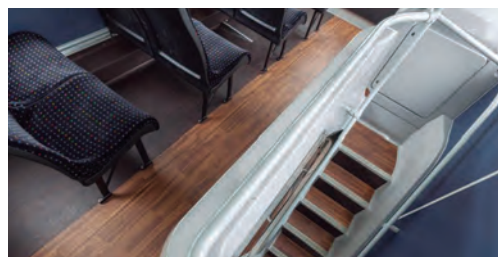
En la versión Altro Transflor Metris Custom se ofrecen pisos impresos digitalmente para autobuses y autocares con la más amplia selección de diseños estándar o la opción de crear su propio diseño personalizado utilizando la tecnología de impresión digital de última generación de ALTRO. Combina una calidad de impresión de alta fidelidad, comodidad lujosa bajo los pies y un rendimiento acústico aéreo de 23 dB, junto con una resistencia al deslizamiento sostenida. Aello se suma que está protegido por la tecnología ShieldGrip para garantizar la facilidad de limpieza y durabilidad.

ALTRO TRANSFLOR SONIST™: REGULACIÓN TÉRMICA

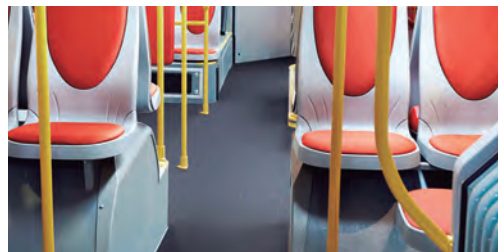
Un suelo completamente acústico de 3.9mm de espesor para autobuses disponible en 8 diseños contemporáneos, incluyendo 5 opciones de madera. Combina beneficios optimizados de aislamiento acústico y térmico con resistencia al deslizamiento sostenida y facilidad de limpieza. La gama ha sido desarrollada y probada para mejorar el aislamiento contra el sonido aéreo de alta frecuencia y para ayudar a mantener y regular la temperatura interior óptima. Está disponible en una gama de diseños contemporáneos y elegantes, y protegido por la tecnología ShieldGrip para garantizar una resistencia al deslizamiento sostenida y facilidad de limpieza.

EL SOPORTE TÉCNICO EXCEPCIONAL DE ALTRO

Su equipo de especialistas acompaña en cada etapa del proyecto. Desde la selección del producto más adecuado y el asesoramiento técnico, hasta las recomendaciones de instalación y el servicio pos-venta, ofrece un servicio integral.



Altro Transflor Artis™.



Altro Transflor Chroma-EV™.



Altro Transflor Meta™.



Altro Transflor Metris Custom™.



Altro Transflor Metris™.



Altro Transflor Sonis™.



MAN PRESENTA SUS SOLUCIONES 360°

LA PRESENTACIÓN TUVO LUGAR EN LAS INSTALACIONES DE SU PARTNER BURILLO

LAS SOLUCIONES 360° INTEGRAN EN UNA ÚNICA PROPUESTA TODOS LOS ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA ACTIVIDAD DEL CLIENTE: VEHÍCULO, CARROZADO, PERSONALIZACIÓN, DIGITALIZACIÓN, FINANCIACIÓN Y SERVICIOS DE POSTVENTA

Este modelo permite reducir tiempos de inactividad, aumentar la disponibilidad de los vehículos y dotar al cliente de una estructura de costes más estable y predecible. De este modo, MAN refuerza su papel como socio estratégico que acompaña al operador desde la fase de diseño del vehículo hasta su operación diaria y su mantenimiento a largo plazo. La propuesta de Soluciones 360° emana de la estrategia KUNDE, presentada a principios de año, y con la que la compañía evoluciona desde una visión tradicional centrada en el vehículo hacia un modelo orientado a ofrecer soluciones completas adaptadas a las necesidades reales de los operadores de transporte de viajeros.

Ignacio Bendala, director comercial de Buses de MAN Truck & Bus Iberia, indica que "la estrategia KUNDE y nuestras Soluciones 360° responden a una idea muy clara: escuchar al cliente y construir soluciones reales a partir de sus necesidades operativas. En MAN contamos con una de las gamas más amplias, completas y versátiles del mercado para el transporte de viajeros, capaz de adaptarse a cualquier tipo de servicio. Pero nuestro valor va más allá del vehículo, ya que trabajamos junto a socios de referencia como Burillo para ofrecer soluciones integrales que combinan pro-

ducto, personalización, tecnología y servicio. Esta colaboración nos permite poner en manos de los operadores vehículos altamente especializados, eficientes y preparados para afrontar los retos presentes y futuros de la movilidad de viajeros por carretera".

ECOSISTEMA INDUSTRIAL INTEGRADO PARA GARANTIZAR LA MÁXIMA CALIDAD

La colaboración entre MAN, Burillo y el MAN Truck & Bus Center EUROCAM, consolida un ecosistema industrial orientado a la excelencia operativa.

EUROCAM cuenta con personal especializado en la tecnología de buses, profesionales formados de manera continua que garantizan un servicio de calidad. Además, dispone de la certificación como taller e-mobility en los centros de Logroño y Pamplona. Por su parte, Burillo aporta la personalización de los vehículos MAN. Esta coordinación entre fabricante, red oficial y especialistas en transformación permite ofrecer al cliente una experiencia integral basada en la cercanía, la rapidez de respuesta y la máxima fiabilidad.

Como muestra del éxito de esta fórmula está el reconocimiento recibido por el vehículo MAN TGE Burillo como Microbús del Año 2026. Este galardón pone en valor la capacidad conjunta de MAN y Burillo para desarrollar soluciones altamente especializadas que responden a las necesidades reales de los operadores de transporte de viajeros.

¡La movilidad eléctrica como respuesta a los nuevos retos urbanos!

Una gama de soluciones sostenibles,
silenciosas y adaptadas a las necesidades
de movilidad actuales.



fiaa 

22-24 SEP 2026
MADRID

Visítanos:
Stand **9C05**

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Tél : +34918954301

Otokar



EL TRANSPORTE PÚBLICO NECESITARÁ MÁS DE 12.000 MILLONES ANUALES HASTA 2030

ASÍ SE INDICA EN UN INFORME SOBRE FINANCIACIÓN ENCARGADO POR ATUC

LAS CONCLUSIONES DEL INFORME DE ATUC TRAZA LAS LÍNEAS FUNDAMENTALES DE FINANCIACIÓN EN UN SISTEMA MÁS EXIGENTE POR SU VOLUMEN DE PASAJEROS Y TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA

La asociación ATUC Movilidad Sostenible y la Federación Española de Municipios y Provincias, organizaron la jornada “El impacto de la Ley de Movilidad Sostenible en el transporte público. El futuro de su financiación”. En ella se presentó el informe “El transporte público en 2030: necesidades de inversión y financiación”, encargado por ATUC a Analistas Financieros Internacionales (AFI).

ATUC, GRAN IMPULSOR DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Miguel Ruiz, Presidente de Atuc Movilidad Sostenible, recordaba que la asociación “ha impulsado la Ley de Movilidad Sostenible, redactando incluso un borrador, y, ahora, para desarrollar el Título 4, ATUC trabaja ya, junto a CONFEBUS y el apoyo del consultor Alberto Dorrego, en otro borrador para el Reglamento que aporte la visión de los operadores.

UN NUEVO MODELO DE FINANCIACIÓN

Ignacio Gragera, Presidente de la Comisión de Transporte, Movilidad e Infraestructuras de la FEMP y Alcalde de Badajoz, indicaba que esta ley supone “un cambio de modelo” y que “aunque no es competencia del Estado, el transporte público es una de las patas importantes para lograr sus objetivos.” Con la nueva financiación se dará “mejor servicio, más cohesionador y que llegue a cuantos más ciudadanos, mejor.”

EL IMPACTO DE LA LEY EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Lucía Martínez Riveiro, Directora general de Estrategias de Movilidad Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, señaló que el transporte público es una pieza clave para ejercer el derecho a la movilidad y por ello, “se pasa de un modelo centrado en las infraestructuras a uno centrado en las personas”, con un transporte público “para todos, accesible y cohesionador”, poniendo especial atención en el mundo rural.

Explicó que los fondos FECMO van a financiar el sistema de transporte público y que tienen un gran potencial transformador con más de 36 millones de euros. En cuanto a la dotación de más de 9 millones de euros del Plan Social para el Clima, 4.400 millones se destinarán al transporte y de ellos, 965 millones para un transporte público más accesible y asequible y 700 millones para transporte a la demanda y

compartida en el ámbito rural. También habló sobre la creación del Fondo Territorial de Movilidad Sostenible, que será el máximo órgano de gobernanza. Una herramienta esencial para ese Foro es la Estrategia del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), una plataforma digital pública que consolida un sistema colaborativo para todos los agentes de la movilidad que compartan datos. Finalmente, el Abono Único es uno de los proyectos estrella. A él se pueden seguir sumando operadores y autoridades de transporte porque cuanto más amplio sea, mejor será esta herramienta.

FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Ricardo Pedraz Consultor de Afi, se centró en las 3 principales obligaciones que pesan sobre el transporte público urbano: la directiva ETS2, la directiva de los vehículos limpios y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC). Cada una tendrá un impacto diferente sobre la financiación del sector y habrá que hacer seguimiento de ellas para que los operadores y las autoridades del transporte y administraciones puedan identificar su influencia en los costes.

Entre los datos que aportaba, Pedraz destacaba el crecimiento marcado como objetivo hasta 2030, que requiere el aumento de un 36% de viajeros de autobús. Se estima un crecimiento del 44% por el aumento de población y de turistas. Eso, a su juicio, supondrá “una gran presión” y la necesidad de comprar nuevos vehículos y aumentar frecuencias y líneas. El sistema requiere más de 12.000 millones de euros anuales hasta 2023: 8.800 millones para absorber el mayor incremento del servicio y otros 3.300 millones para sustituir la flota e instalar infraestructuras de carga. Actualmente, se registran 4.800 millones de viajes al año. Sólo el 13% de los autobuses



urbano son eléctricos y el 18% híbridos, que no cumplen con la directiva de vehículos limpios. Ante esta situación y la presión de la regulación, señalaba que los fondos no van a ser suficientes y que “cuanto más previsible sea el modelo, más estable será el sector.”

EL SISTEMA REQUIERE UN MAYOR PESO DEL ESTADO EN LA FINANCIACIÓN

Actualmente, el Estado central financia sólo el 5%, pero es necesario aumentar esa proporción hasta el 25%. La clave aquí es el llamado Fondo Estatal de Contribución para la Movilidad Sostenible (FECMO), previsto en la Ley de Movilidad Sostenible, que establece un límite del 50% para la cobertura estatal. Para ATUC bastaría con un 25% para que el Estado asuma el peso que requiere una infraestructura tan crítica; de este modo, el reparto sería más equilibrado con los ayuntamientos y autonomías que financiarían el espacio restante entre lo que aporta la Administración Central y los ingresos por billetes, que hoy representan el 37%.

INVERSIONES PARA UNA FLOTA DE CERO EMISIONES

Para financiar la electrificación de las flotas, ATUC apunta como clave la puesta en marcha del ETS2, el sistema de comercio de emisiones que pondrá precio al CO2 de transporte y vivienda, cuya entrada en vigor se ha postpuesto un año hasta enero de 2028 y que afecta a toda la UE. El ETS2 cuenta con un escenario de recaudación optimista y otro pesimista. El primero supone llegar a 483.000 millones de euros recaudados y el segundo quedarse en 255.000 millones en el conjunto comunitario. España tiene asignados el 10,52% de estos fondos. La propuesta de ATUC es que una tercera parte de la recaudación anual de este impuesto para España se destine a las inversiones que el sistema necesita, pues los ingresos deben destinarse a fines climáticos y sociales en línea con el PNIEC. En el escenario optimista de recaudación, si se produjera este reparto, permitiría una cobertura del 90% de las inversiones necesarias, 50% en el escenario pesimista.





NO TE PIERDAS FIAA 2026

DEL 22 AL 24 DE SEPTIEMBRE DE 2026, EL SECTOR BUS SE REÚNE EN IFEMA MADRID

MÁS DE 100 EMPRESAS EXPOSITORAS Y UN 50% MÁS DE PARTICIPACIÓN INTERNACIONAL SON ALGUNAS DE LAS CIFRAS DE ESTA CONVOCATORIA SECTORIAL

La 169 edición de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar, FIAA 2026, reunirá a los principales fabricantes y proveedores de servicios del ecosistema global de movilidad en una edición marcada por los avances en electrificación, digitalización y sostenibilidad, tres ejes clave para el futuro del sector.

FIAA 2026 contará con la participación de más de 100 empresas expositoras y registrará un incremento del 50% en la participación internacional respecto a la edición anterior.

ZONA DE EXPOSICIÓN Y PRESENTACIONES

EL 22 DE SEPTIEMBRE

Electrificación y nuevos modelos cero emisiones; Propulsión, componentes y eficiencia

energética; Seguridad inteligente y asistencia al conductor; Digitalización, gestión de flotas y ticketing; Experiencia a bordo, confort y soluciones premium; Servicios, posventa y ciclo de vida del vehículo... serán los ejes de la exposición de productos y servicios. El primer día, los expositores realizarán sus presentaciones oficiales.

ACTIVIDADES EL DÍA 23 DE SEPTIEMBRE

Además, la Feria contará con un programa de contenidos en el Foro FIAA, concebido como espacio de análisis sobre los principales desafíos del sector. La agenda comenzará el 23 de septiembre con la Jornada Club Posventa VI. A continuación, se celebrará la Jornada Sustainable Bus Tour, bajo el título "Building zero emission buses through partnerships. Platforms, investments, industrial strategies". Por otro lado, la Mesa de Transporte con la presencia de empresas municipales de transporte, Consorcios y la Administración, abordará la colaboración entre administraciones y operadores, un elemento fundamental para el desarrollo del transporte público y concesional. La programación del segundo día se completará con la Mesa de Fabricantes.



El miércoles 23 de septiembre será además la entrega de los Sustainable Bus Awards, que reconocerán a los vehículos más avanzados en eficiencia energética, innovación y reducción de emisiones.

ACTIVIDADES EL DÍA 24 DE SEPTIEMBRE

El tercer y último día de feria, la actividad en el Foro FIAA comenzará con la jornada "Liderazgo de mujeres", en la que participarán directivas de empresas del sector. El programa continuará con la Mesa de Operadores y la jornada se completará con la Mesa Tecnológica, en la que empresas como ZF, GMV, Irizar e-mobility y Power Electronics analizarán las últimas innovaciones en electrificación, digitalización, conectividad avanzada, sistemas ADAS, inteligencia artificial aplicada al transporte de viajeros y ciberseguridad. Además, el Foro FIAA contará con una agenda de jornadas y ponencias organizadas por las empresas expositoras, que se publicarán en la página web de la Feria.

También podremos disfrutar de una zona exterior para pruebas de vehículos.

ALTAS AUTO Stand 9A10 - Pabellón P09

En FIAA 2026, GBister, distribuidor de ALTAS AUTO en España, presentará los modelos



Tourline y Cityline, dos minibuses desarrollados sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter y diseñados para responder a diferentes necesidades del transporte de pasajeros. El Tourline, con capacidad para hasta 22 pasajeros, está orientado al transporte turístico y discrecional, destacando por su amplio equipamiento y confort. Por su parte, el Cityline, también con capacidad para 22 pasajeros, ha sido concebido para servicios urbanos y metropolitanos, ofreciendo una distribución optimizada para facilitar el acceso y la movilidad de los viajeros.

DAIMLER BUSES Stand 9C01 - Pabellón P09

En su stand veremos el primer autobús interurbano 100 % eléctrico de Daimler Buses. El Mercedes Benz eIntouro amplía la electrifica-



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

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

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



Marcas.

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

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



ción más allá del entorno urbano. Ha diseñado para líneas interurbanas, transporte escolar, servicios lanzadera y excursiones.

También estará el Mercedes Benz OC 500 hybrid, el nuevo chasis con sistema mild hybrid de 48 V desarrollado para mejorar la eficiencia operativa, reducir el consumo de combustible y disminuir las emisiones en servicios interurbanos, regionales, de cercanías y transporte escolar. Y mostrará además el Mercedes Benz eCITARO con la nueva generación de baterías NMC4, para una operación eléctrica más eficiente, duradera y segura, que aporta más capacidad, mayor autonomía y una vida útil más larga para la gama eCitaro.

Por otro lado, la gama de autocares Daimler Buses combina seguridad avanzada, fiabilidad operativa y un alto nivel de confort para todo tipo de servicios. Modelos como el Mercedes Benz Turismo, el Setra TopClass DT y el Setra ComfortClass S 515 HD reflejan una oferta sólida, eficiente y respaldada por OMNIplus, su marca de postventa. En su área encontraremos el asesoramiento para electromovilidad de OMNIplus Charge, así como la conectividad de OMNIplus ON y Digital Services Package.

FERQUI Stand 9C14- Pabellón P09

Ferqui presenta su nueva configuración del DINO ampliada con una homologada versión de 19 plazas más guía más conductor y con un espacioso gran maletero trasero. Ferqui Dino destaca por su buena relación para maximizar el número de asientos y su amplia capacidad de carga para superar las 19 maletas, con apertura de las puertas traseras de doble hoja de



hasta 270 grados. Dicha transformación se basa sobre el furgón IVECO DAILY 50C18 conocido por su fiabilidad y grandes capacidades.

Además del DINO de 19 plazas, Ferqui reserva para FIAA 2026 al menos dos novedades que se presentarán en primicia el 22 de septiembre. Con ellas, la compañía asturiana refuerza su apuesta por soluciones de transporte de pasajeros versátiles, fiables y ajustadas a la demanda de cada mercado, tanto nacional como internacional.

HIGER Stand 7C01 - Pabellón P07

En Portugal y España, HIGER está reforzando su presencia a través de alianzas estratégicas con especialistas locales en movilidad. ME-REMO – Powered by Mota-Engiles distribuye sus autobuses eléctricos y para los autobuses y autocares diésel, Mobility Bus es su distribuidor exclusivo de HIGER en nuestro mercado. En su stand exhibirá el V13 Diesel Coach, un autocar de gran capacidad diseñado para servicios de larga distancia y turismo, combinando confort, funcionalidad y eficiencia operativa. También estará el modelo Fencer F6, un versátil autobús interurbano Clase II, el Azure 9, un autobús urbano Clase I 100 % eléctrico, y un innovador chasis eléctrico para autobuses eléctricos Clase I.



INDCAR Stand 9C08 - Pabellón P09

Expondrá un total de cuatro vehículos carrozados sobre plataformas Iveco y Mercedes-Benz, una representación de su diversidad de soluciones. Entre ellos estarán el modelo turístico Wing, el urbano eléctrico e-Mobi City, y los dos modelos premium Spica y Shaula. IND CAR dará a conocer diversas novedades de producto, como la actualización del Spica, que será presentado en FIAA. En la evolución integral del Spica destaca la renovación estética exterior y un interior con nuevas soluciones para elevar el confort. También incluye mejoras tecnológicas, en seguridad y mantenimiento. La optimización del conjunto permite reducir aproximadamente un 3% el peso del vehículo, mejorando su eficiencia operativa, consumo y capacidad útil.





IRIZAR Stand 9C06 - Pabellón P09

El Grupo Irizar volverá a estar presente en la Feria FIAA de Madrid con sus autobuses y autocares multitecnológicos de la gama Efficient. Irizar e Irizar e-mobility exhibirán una gama completa de vehículos, que abarca desde los modelos urbanos e interurbanos eléctricos Irizar i3 e Irizar ietram, hasta autobuses de larga distancia como son el Irizar i6S Efficient y el Irizar i8. Una gama diseñada para ofrecer soluciones completas y complementarias, adaptadas para todo tipo de operativas y que responde a los retos actuales y futuros de la movilidad. La presentación en primicia de todas las novedades y avances tendrá lugar en su stand, el día 22 de septiembre a las 13:30 horas.

El stand de Irizar contará con dos áreas temáticas diferenciadas para ofrecer una experiencia integral a los asistentes: Espacio Servicio Irizar, donde detallará toda la oferta de posventa, aplicaciones digitales y recambios originales) y Área de Sostenibilidad y Economía

Circular: donde se mostrará la gama de productos Izir, creados a partir de materiales excedentes de la producción de sus autobuses.

ISUZU BUS Stand 7C06 - Pabellón P07

ANADOLU ISUZU, marca distribuida en España por ScalTT, lanzará en primicia y en exclusiva durante FIAA el nuevo Isuzu ITT Shuttle. Se trata de una unidad completamente nueva que se quiere dar a conocer oficialmente durante la propia feria. Por este motivo, de momento no se facilita información ni características técnicas, reservando todos los detalles para su presentación en FIAA.

Presentará el NovoCiti Volt, su vehículo urbano 100 % eléctrico, con aproximadamente 8 metros de longitud. La gama dispone de diferentes configuraciones de batería y equipamiento. También presentará el Kendo Mild Hybrid, fruto de la colaboración entre Isuzu y EVARM, partiendo de su plataforma Kendo e incorporando un sistema de hibridación de 48 V. El sistema integra un motor eléctrico de apoyo junto con el motor térmico original, permitiendo la actualización del vehículo a HEV y la obtención de la etiqueta ECO de la DGT. Y veremos un Grand Toro XL en la zona exterior, disponible como vehículo de demostración para que clientes y



La **BKB** de siempre,
¡Cómo nunca!



¡Escanea el código y
descarga nuestro
catálogo!



profesionales. Se trata de un vehículo de 9,3 metros, con capacidad de hasta 41 pasajeros, motor Cummins de 205 CV y 5,5 m³ de capacidad de maletero, especialmente orientado a servicios de corta y media distancia, transporte turístico y transfers.

IVECO

Stand 9C02 - Pabellón P09

IVECO BUS participará con el estreno mundial de un nuevo modelo 100 % eléctrico de batería, que marcará el inicio de una nueva etapa en la oferta de vehículos de cero emisiones de IVECO BUS y supondrá su entrada en un nuevo segmento del transporte de pasajeros. El stand contará con seis vehículos representativos de una de las ofertas de movilidad sostenible más completas de Europa y mostrará su amplia variedad de soluciones -eléctricas, de gas natural y biometano, biocombustibles, híbridas y de hidrógeno. Más allá de los vehículos, los visitantes podrán conocer el completo ecosistema de servicios de IVECO BUS, diseñado para acompañar a los clientes en todas las etapas de su actividad. Además, los asistentes podrán disfrutar de una experiencia inmersiva de realidad mixta, que les permitirá descubrir de forma interactiva los productos, las tecnologías y los servicios de IVECO BUS.



KARSAN

Stand 9C15 - Pabellón P09

Marín Ayala es el distribuidor oficial de Karsan en España. Karsan desarrolló el e-JEST en 2018, seguido del e-ATAK en 2019. En 2021, la empresa lanzó los modelos de 10 m, 12 m y 18 m de su familia e-ATA, originalmente eléctrica, convirtiéndose



dose en la primera y única marca en Europa en ofrecer una gama de productos totalmente eléctricos de 6 a 18 metros. Ese mismo año, en colaboración con la empresa tecnológica nacional ADASTEC, Karsan presentó el vehículo autónomo sin conductor e-ATAK de nivel 4, seguido en 2025 por el vehículo autónomo e-JEST. Karsan también presentó el e-ATA HYDROGEN en 2022.



OTOKAR

Stand 9C05 - Pabellón P09

Somauto, distribuidor de la marca en España, presentará una amplia representación de la gama Otokar, con modelos diseñados para responder a las necesidades del transporte urbano, interurbano y turístico. En su stand podrán verse los modelos Navigo T8.4, e-CENTRO, Ulyso, el e-KENT 10 y otra unidad más (Vectio ULE Mild Hybrid o e-TERRITO), vehículos que incorporan las últimas innovaciones de la marca en materia de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y confort. Con esta selección, Otokar reafirma su apuesta por una movilidad más sostenible, ofreciendo soluciones adaptadas a las nuevas necesidades del transporte público y de pasajeros, con tecnologías de bajas y cero emisiones y un elevado nivel de calidad y fiabilidad.



SOLARIS

Stand 9C09 - Pabellón P09

La marca SOLARIS cumple 30 años y aprovechará su participación en FIAA 2026 para celebrarlo con el sector del autobús español en su stand. En su espacio de exposición contará con un autobús eléctrico Clase II, concretamente el Urbino 15 LE electric. Este vehículo cuenta con 800 kW/h de carga embarcada.

TEKAYDINLAR

Stand 9B11 - Pabellón P09

En FIAA 2026, Gbister, distribuidor de la marca Tekaydinlar, exhibirá los modelos Sprinter Icaro y Sprinter Traveller de Tekaydinlar, dos microbuses desarrollados sobre la plataforma Mercedes-Benz Sprinter y diseñados para el



transporte turístico, corporativo y VIP. Sprinter Icaro, con capacidad para 27+1+1 plazas, destaca por su amplio maletero de 3,65 m³, suspensión neumática y un elevado nivel de confort para servicios de larga distancia. Por su parte, el Sprinter Traveller, de 18+1+1 plazas, ofrece un diseño elegante, equipamiento premium y soluciones orientadas a maximizar la comodidad de los pasajeros y la eficiencia de los operadores.

TEMSA Stand 9A02 - Pabellón P09

En FIAA 2026, TEMSA presentará, de la mano de Marín Ayala, dos importantes novedades: la nueva generación del Prestij SX, un midibús de 7,26 metros y 29 plazas que incorpora un diseño renovado, mayor confort, nuevos sistemas de seguridad y una elevada eficiencia operativa; y el Avenue NEO 9e, un autobús urbano 100 % eléctrico de 9,5 metros, con capacidad de hasta 75 pasajeros, diferentes configuraciones de batería y una gran autonomía, concebido como una solución compacta,



sostenible y versátil para el transporte urbano y metropolitano.

UNVI Stand 9C16 - Pabellón P09

En la edición 2026 de FIAA y entre otras novedades, UNVI presentará el nuevo autocar UNVI XL Daimler sobre bastidor Mercedes-Benz OC 500 RF, diseñado para cumplir los más altos estándares del segmento. Está equipado con las últimas soluciones en seguridad y confort. Sobre él encontrará un extenso reportaje en este número de Viajeros.



Mobility beyond today.



Trasladamos mercancías. Aseguramos las cadenas de suministro.

Los camiones son una pieza fundamental en las cadenas de suministro globales. Ayudamos a fabricantes y operadores a hacer el transporte de mercancías por carretera eficiente, seguro y predecible con soluciones de propulsión integradas y conceptos de servicios personalizados. Nuestros sistemas de propulsión eléctrica sientan las bases de la movilidad con menos efectos climáticos. Y los retardadores sin desgaste de Driventec protegen los frenos de servicio al tiempo que reducen los costes de mantenimiento.

Soluciones pioneras para flotas de camiones modernas: driventec.com

Visítenos del
22 al 24 de septiembre
de 2026 en la FIAA
de Madrid,
pabellón 9,
stand 9D02.


ATLAS BUS Stand 9A14 - Pabellón P09

Atlas Bus S.L. participará como una de las empresas de referencia en el suministro de componentes, piezas, accesorios y recambios para autocares y autobuses. Fundada en 2010, la compañía nació con el objetivo de cubrir una importante necesidad de servicios dentro del sector del transporte de viajeros por carretera. Desde entonces, ha consolidado una posición de liderazgo gracias a la experiencia de su equipo, altamente cualificado y especializado en soluciones para operadores, talleres y empresas de transporte. Ubicada en Mos (Pontevedra), en una localización estratégica próxima a Vigo y perfectamente conectada con las principales vías de comunicación del noroeste peninsular, Atlas Bus presta servicio a clientes de toda España, destacando por la cercanía en el trato, la rapidez de suministro y la capacidad de ofrecer soluciones adaptadas a las necesidades de cada operador. La compañía mostrará su catálogo de productos y servicios orientados a optimizar el mantenimiento, la disponibilidad y la operatividad de las flotas de autobuses y autocares, reforzando además las relaciones con clientes, colaboradores y profesionales del sector.


AUDIOBUS Stand 7C12 - Pabellón P07

AudioBus presentará en FIAA su novedoso sistema de pulsadores Stop inalámbricos y sus cargadores USB de alta potencia, TIPO A y TIPO C, versión QC y PD (Quick Charge) con cable o inalámbricos, además de sus sistemas de seguridad como son las cámaras y monitores que sustituyen los espejos retrovisores, sus cámaras con inteligencia artificial para detectar peatones, ciclistas y obstáculos (móviles o inmóviles) y su sistemas de visión 360º alrededor del vehículos también con AI (inteligencia artificial)

BQB Stand 9D04 - Pabellón P09

Mostrará su gama de productos disponible: su core business, letreros de LED de paso conven-



cional en múltiples colores y los multimedia HD que tienen un paso entre LEDs mucho menor y confiere una mayor resolución y legibilidad, ambos con muestra de carga para vehículo eléctrico. Sin olvidar las paradas y rampas con avisador acústico y con los modelos más avanzados con mensajes de voz y señalización visual adicional para personas hipo videntes. Además, cuenta con una amplia gama de pantallas TFT (desde 19 a 48 pulgadas) en diferentes formatos de suministro. desde versiones slave hasta inteligentes con PC embarcado en diferentes sistemas operativos. Todo ello acompañado por el software de gestión de contenidos Lumiplay. Para poder completar su oferta de productos, cuenta con sistemas de CCTV y video vigilancia mediante grabaciones de imágenes con grabadores de hasta 8 cámaras, monitor táctil de 10 pulgadas, botón de pánico y cámara HD o IP. También dispone de diferentes soluciones de información a los viajeros a pie de calle: las marquesinas o paradas de autobús. Los paneles de información en tecnologías LED, LCD y elnk (tinta magnética). Estas dos últimas tecnologías pueden equipar paneles solares para un mayor ahorro de energía.

BUSMATICK Stand 7D02 - Pabellón P07

Busmatick Group presentará sus soluciones tecnológicas para Sistemas Inteligentes de Transporte —ITS—, especializadas en ticketing, gestión de flotas, sistemas de información al pasajero y soluciones embarcadas para operadores de transporte público. Entre las principales áreas que se presentarán en la feria destacan: sistemas de ticketing y validación, Gestión y control de flotas, Sistemas de información al pasajero, Soluciones embarcadas para transporte público, Conectividad y comunicaciones, y Desarrollos tecnológicos configurables para proyectos de movilidad. Novedad destacada: ModuLite. En las novedades se destaca la ModuLite, una nueva solución modular y confi-



gurable para proyectos de transporte público. Ha sido diseñada para adaptarse a diferentes necesidades operativas, permitiendo configurar la consola, la validadora y la conectividad según los requerimientos específicos de cada proyecto. Esta solución ofrece una arquitectura escalable, interoperable y flexible, facilitando su integración en distintos entornos de operación y permitiendo al cliente seleccionar los componentes que mejor se ajusten al alcance de su proyecto.

CBM Stand 7C09A - Pabellón P07

CBM participará con sus equipos, sus diferentes gamas y soluciones de posventa, así como para intercambiar opiniones sobre sus necesidades en materia de piezas de recambio. Esta 17.ª edición será una excelente oportunidad para conocer a su equipo, compartir sus proyectos y descubrir su amplia gama de productos y soluciones adaptadas a las necesidades de su negocio.



COJALI Stand 9B03 - Pabellón P09

Uno de los principales protagonistas de su stand será Jaltest Telematics, la solución integral de gestión de flotas de Cojali, que integra las funcionalidades tradicionales de la telemática con capacidades avanzadas como la diagnosis remota multimarca y el mantenimiento predictivo, permitiendo a los operadores anticiparse a incidencias técnicas, reducir imprevistos en ruta y mejorar la planificación del mantenimiento. Estas capacidades se complementan con herramientas orientadas a la mejora de la eficiencia energética, entre las que destaca su integración con Real Time Ecodriving (RTE), un dispositivo embarcado que analiza en tiempo real distintos parámetros de conducción y proporciona información inmediata al conductor para favorecer hábitos más eficientes, así como funcionalidades específicas para flotas de autobús eléctrico y estaciones de calidad del aire, orientadas a la captación de datos ambientales y el análisis de entornos



ferqui LAGOS



urbanos. La propuesta se completa con Jaltest Diagnostics, la solución de diagnóstico multi-marca de Cojali.

DRIVENTIC Stand 9D02 - Pabellón P09

En FIAA, Driventic presentará sus últimas innovaciones para una movilidad más eficiente y sostenible: la nueva transmisión automática DIWA NXT, que combina máxima eficiencia y reducción del consumo, y el sistema de propulsión eléctrica VEDS 1.5, diseñado para responder a las exigencias actuales y futuras de la movilidad eléctrica.



HANOVER Stand 9C04 - Pabellón P09

La compañía mostrará la evolución de sus Paneles de Información Variable PIV's, que incorporan mejoras significativas en resolución y capacidad de visualización de contenidos dinámicos, garantizando una óptima legibilidad en cualquier condición operativa. Entre las principales novedades destaca la gama de consolas EG4 con compatibilidad CANBus. Esta solución permite una integración directa con los sistemas del vehículo. Veremos la nueva versión EG4-RS. Asimismo, Hanover presenta el H-OBC (On-Board Computer), su nueva generación de ordenador embarcado, diseñado para la gestión integral de la información al pasajero. Además, la compañía introduce los nuevos letreros G4 Slimline, caracterizados por un diseño compacto y ligero sin comprometer rendimiento. Como parte de su compromiso con los estándares abiertos, Hanover Displays refuerza su posicionamiento como miembro de ITxPT, impulsando la integración de sus soluciones y facilitando su compatibilidad con plataformas de terceros. Finalmente, la compañía presentará Hanover Cloud, su plataforma digital basada en modelo SaaS, que permite la gestión centralizada de flotas, contenidos y equipos. Esta solución facilita el acceso remoto, la monitorización en tiempo real y la actualización



continua de sistemas, contribuyendo a una mayor eficiencia operativa y reducción de costes para los operadores.

IRC Stand 7D10 - Pabellón P07

Tampoco faltará a la cita IRC, con sus plataformas, rampas y anclajes de sillas de ruedas que dotan al transporte público de mayor accesibilidad.



JMB Stand 9A04 - Pabellón P09

JMB presenta una nueva generación de MONOCEPILLOS de lavado. El nuevo MONOCEPILLO DRIVE BATT WASH con BATERÍAS GEL, es una solución diseñada para ofrecer una experiencia de lavado más cómoda, sostenible, eficiente y productiva. Este nuevo equipo cuenta con un volante ergonómico y un sistema optimizado para reducir el consumo de agua y el tiempo de lavado, permitiendo lavar un autobús en tan solo dos minutos. La iluminación nocturna integrada amplía las posibilidades de trabajo y facilita las tareas de lavado en cualquier momento del día, aportando mayor comodidad y versatilidad a las empresas que necesitan mantener sus flotas siempre impecables. Otra de las grandes novedades será la presentación del nuevo LITIO WASH 2, una evolución de la gama de monocepillos de litio de JMB. Este nuevo modelo, más sencillo y práctico, incorpora de serie dos mandos de control para ofrecer un manejo intuitivo y adaptarse a las necesidades reales de las empresas de transporte de viajeros. Además, JMB aprovechará FIAA para desvelar una nueva solución que promete mejorar aún más la experiencia de lavado. Bajo el nombre de KIT BRILL BRUSH, la compañía presentará una innovadora combinación de



elementos desarrollados para optimizar el resultado final y mejorar la optimización de agua, champú.... Por el momento, los visitantes podrán descubrirlo personalmente durante la feria.



MASATS Stand 7C10 - Pabellón P07

El gran protagonista de esta solución será la integración del sistema AIDA (Artificial Intelligence Door Access), una innovadora tecnología basada en inteligencia artificial que detecta las necesidades de los pasajeros para facilitar el acceso de personas con movilidad reducida u otras necesidades especiales. Además, contribuye a mejorar la seguridad durante las operaciones de subida y bajada, reducir los tiempos de parada y optimizar el flujo de pasajeros.

Otra de las principales novedades para autobuses urbanos destaca la nueva puerta deslizante 028d, una solución ligera equipada con el sistema PIS-L integrado. Este sistema incorpora una señalización luminosa que comunica de forma clara e intuitiva el estado de la puerta, mejorando la seguridad. La puerta se presentará equipada con la rampa telescópica RT1. También veremos la puerta corredera de una hoja 028e, con la rampa Dual RD1. Y para los vehículos de larga distancia, Masats presentará también SWYNCRO, una avanzada solución que combina diseño, fiabilidad, seguridad y altas prestaciones para responder a las exigencias del transporte de pasajeros.

SEFAC Stand 7C13 - Pabellón P07

SEFAC estará presente en la próxima edición de la FIAA. Además de sus columnas móviles de



elevación para vehículos industriales que diseña y fábrica desde hace más de 50 años, SEFAC presenta una gama de equipos para el lavado. Lavado de piezas grandes en máquinas automáticas con alta presión con agua caliente. También se presenta el lavado de bajos de autobuses, el Chassijet. Es la máquina más potente del mercado que deja los bajos impecables con bajo volumen de agua y alta presión.

WEBASTO Stand 9E08 - Pabellón P09

Presenta Cool Top 120-e un sistema de aire acondicionado totalmente eléctrico que ofrece hasta 12 kilovatios de potencia de refrigeración. Está diseñado específicamente para vehículos eléctricos con alimentación de 400 voltios DC, como minibuses, vehículos comerciales ligeros y ambulancias. Gracias a su control de compresor variable e inteligente, el sistema destaca por su alta eficiencia y funcionamiento silencioso. Desarrollado especialmente para vehículos comerciales ligeros con tracción eléctrica, opera con voltajes de entre 250 y 460 voltios DC, garantizando una temperatura interior agradable incluso en condiciones exteriores de mucho calor y con carga completa.





ELECTRIFICACIÓN, IA, MaaS Y MUCHO MÁS EN GMC 2026

LA CUARTA EDICIÓN DE GLOBAL MOBILITY CALL (GMC) RECIBIÓ MÁS DE 5.000 VISITANTES

GLOBAL MOBILITY CALL 2026 SE CELEBRÓ EN IFEMA MADRID DEL 9 AL 11 DE JUNIO. EL PABELLÓN NÚMERO 5 DEL RECINTO FERIA MADRILEÑO CONTÓ CON UN ÁREA DE EXPOSICIÓN Y DIVERSAS ZONAS PARA CONGRESOS EN PARALELO

Sostenibilidad, intermodalidad e interoperabilidad, soluciones a demanda, tecnología e Inteligencia Artificial aplicada al transporte, nuevos modelos de movilidad, el Abono Único y otras cuestiones, han centrado esta edición de GMC en la que ha quedado claro que el usuario debe estar en el centro de las tomas de decisiones de las autoridades competentes y los operadores de movilidad.

ALSA

Alsa ha mostrado su apuesta por la innovación. Entre las grandes novedades de esta edición, destaca el bus autónomo que expuso. Su hoja de ruta incluye la colaboración público-privada como eje de transformación, modelos de movilidad saludables, inclusivos y de cero emisiones, e innovación tecnológica al servicio de las personas.

ARRIVA

Arriva volvió a contar con un stand propio. El espacio, de 52 m², dispuso de zona de trabajo, área de reuniones y un área para viajar con Arriva, una experiencia digital interactiva dirigida a los visitantes.

AVANZA

Avanza dio a conocer sus principales iniciativas, tecnologías y propuestas orientadas a mejorar la experiencia del viajero y avanzar hacia un modelo de movilidad más eficiente, conectada y respetuosa con el entorno. Pudimos conocer a AVA, el asistente virtual de Avanza, su rostro digital. Nace como parte del proceso de transformación digital, con el objetivo de mejorar la relación con los viajeros, facilitar el acceso a la información y ofrecer una experiencia de atención más clara, cercana y disponible.

CRTM

El Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid explicó su nuevo Centro de Innovación y Gestión de la Movilidad (CI-TRAM), que será estratégico para la gestión del transporte público regional. Incorporará nuevas capacidades tecnológicas para optimizar la planificación de la red, anticipar incidencias y ofrecer información en tiempo real más precisa a los usuarios. También expuso los avances del proyecto piloto del autobús autónomo a demanda del parque empresarial de Leganés.

EMT MADRID

El Ayuntamiento de Madrid ha presentado el proyecto del Teleférico de Madrid, operado por EMT Madrid, como ejemplo de solución innovadora para mejorar la conectividad y diversificar los modos de transporte en la ciudad.

GRUPO RUIZ

En el stand de Grupo Ruiz pudimos conocer su modelo de ciudad que propone el operador, pensado para poner a las personas y sus necesidades en el centro de todo. Actualmente, el 55 % de la flota nacional de Grupo Ruiz utiliza gas (con el biometano consigue una huella de carbono negativa) y el 28 % es eléctrica. Tecnológicamente, con su app Yurni, los viajeros pueden planificar su ruta, el modo que usarán y comprar el billete. Ya está en marca en Linares y la ciudad de Toledo. Por otro lado, la App Busme es su solución de transporte a la demanda, implantada con éxito en la ciudad de Badajoz. Su visión de operador de movilidad ha hecho que diversifique los modos de transporte que gestiona: autobuses, bicicletas, VMP y, ahora, el tranvía de Jaén.

MOVENTIS

El stand de Moventis giró en torno a la sostenibilidad y el talento del equipo humano. La compañía, proveedor global de movilidad, está presente en el transporte público de 6 países, con una flota de 2.585 autobuses y autocares, 770 bicis y 41 tranvías y otros modos alternativos. Transporta cada año 263,5 millones de pasajeros y recorre 163 millones de kilómetros anualmente.



También estuvo presente VECTALIA bajo el lema “Más de 100 años conectando historias” y CONFEBUS participó activamente en los diversos foros. Además, vimos expuestos un autobús Irizar ie3 eléctrico y un Otokar e-Centro eléctrico y autónomo. Y es que, el transporte público fue un eje principal en esta edición de GMC.

IVECO
Drive the road of change

CONCESIONARIO OFICIAL IVECO & IVECO BUS

Venta y reparación de vehículos industriales.

Venta de recambios.

Centro experto en motores

ATU LADO EN TODO LO QUE NECESITES

COCENTRO



COCENTRO, SA Carretera de Valencia, km 12 28051-Madrid + Avda. de la industria, 23 28947-Fuenlabrada - Avenida de Italia, 4 28821-Coslada - 91 3013760 - Cocentro@cocentro.com - www.cocentro.com





CONGRESO NACIONAL DE ATUC

COMUNICAR EXPERIENCIAS, GANAR EL AFECTO DE LA CIUDADANÍA

DE LA MANO DE GUAGUAS MUNICIPALES, ATUC CELEBRÓ EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA SU 32 CONGRESO NACIONAL. EN ESTA OCASIÓN, SE PUSO EL FOCO EN EL RETO DE FORTALECER LA COMUNICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COMO SERVICIO ESENCIAL Y COMO ELEMENTO VERTEBRADOR DE LAS CIUDADES

El Congreso Nacional de Atuc se ha consolidado como espacio de referencia para analizar los grandes retos que definirán el futuro de la movilidad colectiva. Una treintena de empresas expositoras y medio centenar de patrocinadores apoyaron la convocatoria, que en esta ocasión llevaba por lema “Conectar. Comunicar. Transformar”.

En la primera jornada se abordó la financiación del transporte público en un momento crucial. A fin de evaluar el impacto de la Ley de Movilidad Sostenible sobre el transporte público, Jaume García, director del Área de Buen Gobierno, Jurídica y de Contratación de la empresa Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) y presidente de la Comisión Jurídica de Atuc, y Ricardo Pedraz, consultor de Afi, ofrecieron sendas visiones, jurídica y económica, sobre un marco regulatorio perseguido durante años.

García resaltó que la movilidad es integradora, algo necesario para el día a día. Por tanto, esta norma supone un cambio de paradigma, ya que consagra el transporte público como un derecho esencial. Al mismo tiempo, la ley se

propone alcanzar la neutralidad climática, reducir el impacto del transporte sobre la salud, con especial afectación a colectivos vulnerables, al garantizar el acceso a los servicios esenciales y reconocer esta actividad como un elemento de cohesión. Tal y como explicó el presidente de la Comisión Jurídica de Atuc, se requiere una correcta planificación de infraestructuras, que priorice el impacto real, junto a una financiación justa, claridad en torno a las subvenciones y medidas en favor de la innovación, la digitalización y la transparencia.

Por su parte, Ricardo Pedraz, autor del análisis de la demanda del transporte público, presentado recientemente, ofreció una disertación sobre la nueva economía en el sector y cómo financiar una transición diseñada desde Europa. El representante de Afi resaltó las nuevas necesidades de financiación que conlleva el paso de un servicio de movilidad hacia una infraestructura crítica, lo que da lugar a una brecha financiera de más de 60.000 millones hasta 2030. Las decisiones críticas para los operadores de transporte urbano y metropolitano son asegurar un retorno territorial de los ingresos climáticos, blindar un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (Fecmo) estable, plurianual y calculable, y vincular obligaciones regulatorias a una financiación efectiva.

INVERTIR PARA SER MÁS EFICIENTES

A continuación, tuvo lugar la mesa redonda titulada “La Ley de Movilidad Sostenible y la financiación del transporte público urbano y metropolitano: situación actual y evolución”, que

contó con la participación de los anteriores, Jaime García y Ricardo Pedraz, junto a Miriam Manrique, directora de Financiación, Programación y Auditoría de TMB y presidenta de la Comisión Económica-Financiera de Atuc, bajo la moderación de Víctor de Elena, periodista de El Economista.

ASAMBLEA GENERAL DE ATUC

Miguel Ruiz, presidente; Leopoldo Pérez, vicepresidente de autobuses; Xavier León, vicepresidente de modos ferroviarios, y Jesús Herrero, secretario general de Atuc, presidieron la 33 Asamblea General de la asociación, en la que se aprobaron por unanimidad el acta, las cuentas correspondientes al ejercicio anterior y el presupuesto para 2026, así como la gestión de la Comisión Ejecutiva.

Para finalizar, se anunció la celebración del próximo Congreso de Atuc en Badajoz, a instancias de Grupo Ruiz, empresa operadora del servicio de transporte público en la ciudad extremeña. Al término de la reunión, se celebró una cena, ofrecida por las empresas Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Somauto-Otokar y Volvo.

CELEBRACIÓN DEL CONGRESO

Carolina Darias, alcaldesa de Las Palmas de Gran Canaria, indicó que las ciudades diseñadas para el automóvil generan una serie de costes añadidos, y que el futuro pasa por reorganizar la movilidad para que las personas puedan desplazarse mejor, reducir las emisiones y aportar más justicia social y territorial para vivir mejor. Desde esta óptica, Darias desglosó los aspectos sobre los que este congreso fijaba la atención: conectar barrios, personas y oportunidades; comunicar con pedagogía, transparencia y construyendo un relato público, y transformar el espacio público, la economía y las relaciones del territorio.

Miguel Ruiz, presidente de Atuc Movilidad Sostenible, felicitó al equipo de Guaguas Municipales por su calidez y profesionalidad, que anticipaban un magnífico congreso.

Miguel Ángel Rodríguez, director gerente de Guaguas Municipales, dio la bienvenida a todas las personas asistentes, y puso el foco en los problemas compartidos por todas las empresas operadoras, que Atuc y la Comisión Ejecutiva trabajan para resolver.

Clear Channel presentó la ponencia La estrategia y el foco para comunicar con persuasión y eficacia, y que corrió a cargo del periodista y profesor de universidad Julio César Herrero, quien observó que, pese a ser un actor económico social, ambiental y urbano de primer orden, el transporte público no cuenta con una narrativa colectiva.

ATUC PUSO EL FOCO EN EL RETO DE FORTALECER LA COMUNICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COMO SERVICIO ESENCIAL Y COMO ELEMENTO VERTEBRADOR DE LAS CIUDADES

Acto seguido, Solaris presentó a Ángel Losada, catedrático de Comunicación Corporativa de la Universidad Pontificia de Salamanca, quien planteó un modelo de liderazgo y transformación para los consejos de gobierno y la alta dirección.

Carmen Sánchez, consultora en recursos humanos y de desarrollo directivo, animando a examinar cuánto potencial hay dentro de las organizaciones y a construir culturas más adaptativas para todas las generaciones, en una comunicación presentada por MAIOR.

El acto de entrega del Séptimo Premio Nacional de Investigación sobre Movilidad Urbana y Metropolitana, presentado por Getnet, reconoció a Yaiza Montero por el trabajo Novel data-driven modelling approaches for the analysis and enhancement of urban bus system operations and stop demand, que aborda nuevos enfoques de modelización basados en datos para mejorar la planificación y operación del autobús urbano, reduciendo tiempos de viaje y analizando en profundidad la demanda en las paradas.

Mastercard presentó a Fernando de Córdoba, brand curator y estratega, para la última ponencia, titulada Transporte público: la marca más grande de tu ciudad, en la que se dirigió al sector para decirle que cuenta con una marca muy potente en sus ciudades y como colectivo, y señaló la importancia de construir patrimonio sentimental, resaltando lo exclusivo, la historia y los elementos icónicos.

CLAUSURA

Clausuraron el evento el presidente de Guaguas Municipales y concejal de Transporte Colectivo de Viajeros, Pedro Quevedo. Para finalizar, tuvo lugar un almuerzo ofrecido por Altro, GMV y WTW.





ASÍ FUE EL FORO ANETRA 2026

GRANADA FUE LA CIUDAD ANFITRIONA DEL II FORO ANETRA LOS DÍAS 8 Y 9 DE JULIO

EL LEMA DE ESTE AÑO FUE "MOVILIDAD COMPARTIDA PARA UN FUTURO SOSTENIBLE"

En la inauguración, Luis Ángel Pedrero, presidente de ANETRA, decía que "adaptarse no significa resignarse, el discrecional debe estar en el lugar que se merece". Añadió que, gracias al sector, se consigue bajar el tráfico y las emisiones contaminantes, que es una solución real y accesible, aunque a veces, "poco visible" a pesar de que "lleva décadas haciendo la movilidad compartida que ahora tanto se busca".

NACE APT GRANADA

El CEO de Autocares Moreno y presidente de la nueva APT Granada, Antonio Moreno, señaló que la nueva asociación, integrada en FEDINTRA, nace para dar voz a las empresas de la provincia y defender sus intereses en una situación de tantos cambios. "APT arranca con humildad, pero con el firme compromiso de estar presente allí donde se necesite."

HABRÁ UN PLAN AUTO DE VEHÍCULOS PESADOS

Elena Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril, hizo repaso de nuevas oportunidades que pueden impulsar al sector, como los Planes de Movilidad al Trabajo para empresas de más de 250 empleados, las partidas destinadas a renovación de flotas y

digitalización dentro del Plan Social para el Clima, o un proyecto que acaba de comenzar a fraguarse, el Plan Auto de Vehículos Pesados. Terminó animando a los presentes para presentarse a las licitaciones del nuevo mapa concesional.

CERO EUROS DE AYUDA AL DISCRECIONAL

Carmen González, directora de ANETRA, ofreció una ponencia con datos clave. En los últimos cinco años han desaparecido 309 empresas, lo que supone el 10,4% del tejido empresarial del sector. Sin embargo, el parque de autobuses ha crecido con 4.745 unidades más en este mismo período. "Esto significa que estamos ante la concentración del sector". En cuanto a demandas, las ayudas de la Administración han servido para que éstas crecieran, pero no han llegado al discrecional, y eso se ve con claridad en las cifras: 17,4% de crecimiento de la demanda del transporte regular urbano, 27,4 de aumento en el regular interurbano y, mientras, un retroceso de -5,9% para el discrecional. Señalaba que 6.500 millones de euros de ayudas para los servicios regulares de autobús y trenes frente a los cero euros recibidos por el discrecional, son la respuesta a ese desequilibrio. También indicó que la venta de coches ha subido un 18,1%. González lanzó varias reflexiones sobre el efecto de la concentración empresarial y sobre las ayudas, que quizá, por lo que indican los datos, "no están ayudando

a cambiar de modo a los ciudadanos, sino a traspasar los del transporte escolar, laboral y turístico al transporte público regular gratuito.”

EL SECTOR NECESITA UNOS PLIEGOS QUE FACILITEN SU ENTRADA AL SISTEMA CONCESIONAL

Raquel Fernández Guilez, técnico jurídico de análisis económico del departamento de promoción de la competencia de CNMC, centró su intervención en los informes redactados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre el sistema concesional de autobús en España. “No es un sistema que abra la competencia realmente”, afirmaba. Recomendaba “la mejora en la confección de los pliegos para dar más acceso a pymes y generar una competencia efectiva.”

¿CÓMO HACER MÁS ATRACTIVAS LAS LICITACIONES DEL ESCOLAR?

Precisamente sobre las licitaciones, pero del transporte escolar, habló David Álvarez del Castillo, consultor de transporte y movilidad y vicepresidente del Instituto de Movilidad. Dio pautas para hacerlas más atractivas y evitar que queden desiertas.

PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO, UNA OPORTUNIDAD

Sobre los Planes de Movilidad al Trabajo trató la ponencia de Álvaro Benítez, director de Transformación y Alianzas Estratégicas de Impulso By Pons. Sin duda, suponen una gran oportunidad para el discrecional. Como dato de interés: más de 5.000 polígonos industriales carecen de oferta de transporte público suficiente. Sobre esta cuestión trata el tema principal de este número de la revista Viajeros (Ver página 6).

ANETRA APOYA LAS FERIAS SECTORIALES

La asociación apoya las ferias sectoriales como FIAA y ExpoBus, la organización de foros y jornadas. En esta ocasión, Vicente Toldos, gerente comercial de la Feria Internacional del Autobús y del Autocar (FIAA), que tendrá lugar del 22 al 24 de septiembre en IFEMA Madrid, presentó este certamen y sus novedades. Explicaba que, en comparación con otras ferias sectoriales es 7 veces más grande, tiene 4 veces más expositores y 5 veces más visitantes.

TODO LO QUE HACE Y CASI NUNCA CUENTA ANETRA

El presidente de ANETRA, Luis A. Pedrero, mostró una pantalla en blanco en su intervención como símbolo de lo que no se ve, a pesar de todo el trabajo realizado por la asociación. “Nosotros no buscamos protagonismo, trabajamos sin estridencias. Todo lo que hacemos, casi nunca lo contamos. Nuestra seña de iden-

ADEMÁS DE LAS PONENCIAS, HUBO INTERESANTES COLOQUIOS Y MESAS DE DEBATE Y SE ENTREGÓ EL PRIMER PREMIO DE FOTOGRAFÍA “HISTORIAS SOBRE RUEDAS” DE ANETRA

tividad es que nosotros no contamos, nosotros proponemos”, afirmó. Cada avance empieza antes de ser visible, por pequeño que sea. Las asociaciones útiles, no son las que más protestan, sino las que más hacen”, concluyó.

PROGRAMA IMPULSA

Pedrero recordaba que ANETRA ha lanzado el Programa formativo IMPULSA, en colaboración estratégica con Deusto Business School (Universidad de Deusto). Se trata de un Programa de Dirección y Gestión de Empresas de Transporte en Autocar. Esta iniciativa formativa de alto nivel nace con el propósito de acelerar la profesionalización, la competitividad y el crecimiento del tejido empresarial del transporte de viajeros en un momento crucial de profunda transformación.

ANUNCIO DEL NUEVO CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD ANDALUZ EN LA CLAUSURA

Ana Isabel Agudo Martínez, concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Granada, fue una de las encargadas de la clausura del FORO ANETRA. Recordó la importancia del sector en una ciudad tan turística como la suya, anfitriona de este evento, donde sin el discrecional, sería difícil organizar la movilidad.

Finalmente, José Miguel Casasola, director de Movilidad y Transportes de la Junta de Andalucía, clausuraba el acto anunciando que hay nuevo equipo de Gobierno andaluz, con Mario Muñoz-Atanet como nuevo consejero de Fomento y Movilidad.



Antonio Vázquez Olmedo ganó el primer Premio de Fotografía de ANETRA.



CURSO DE VERANO DE CONFEBUS

LA MOVILIDAD EN AUTOBÚS ES SINÓNIMO DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENÉNDEZ PELAYO (UIMP) VOLVIÓ A ACOGER EL CURSO DE VERANO DE CONFEBUS, QUE SE CELEBRÓ UNA VEZ MÁS EN EL PALACIO DE LA MAGDALENA, EN SANTANDER, LOS DÍAS 16 Y 17 DE JULIO

El vicerrector de Programación de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP), Salvador Tarodo, decía que “el transporte público no es infraestructura, es igualdad de oportunidades”, que “no conecta lugares, sino personas”.

Sara Hernández del Olmo, en esas fechas secretaria general de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, señaló que, para lograr la transformación de la movilidad, “no solo se trata de tener convencimiento de su necesidad, sino también la voluntad de acometer esa transformación”. Aseguraba que en 15 años estaremos hablando del profundo cambio experimentado.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, se refirió a la movilidad como elemento fundamental para la cohesión social y territorial, para la igualdad de oportunidades, para la sostenibilidad y para “la calidad de vida”. En la misma línea que la secretaria general, decía

que estamos en un momento muy interesante en el que se debe construir una red de redes para que el usuario solo perciba un sistema único. “El bus es como ese hermano mediano, que hace cosas sin que nadie se dé cuenta”.

UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y COHESIONADA

Según Florencio Cano, subdirector general de Análisis, Planificación y Ayudas contra la Despoblación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, más de 6.800 pueblos de 8.132, tienen menos de 5.000 habitantes y el 60% de ellos está por debajo de 1.000 habitantes. Decía que hay unas 4.000 localidades en riesgo de despoblación. Apuntaba hacia la idea de un país de los 30 minutos, donde se introduzcan herramientas innovadoras que garanticen la movilidad, como el transporte a la demanda, el taxi compartido y otras opciones. Sobre los corredores del nuevo sistema concesional en autobús, anunció que desde enero de 2027 comenzarán a salir las licitaciones progresivamente, unas 5 licitaciones al trimestre.

Manuel Roger, subdirector general de Gestión de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, comenzó hablando de cómo el 60% del transporte colectivo se realiza en autobús y que el sistema llega a todos los pueblos de más de 50 habitantes, como poco. Explicó también como es el nuevo



sistema concesional de líneas regulares por carretera, que pasa de 77 corredores a 34 y que apuesta, entre otras cuestiones, por fomentar la intermodalidad.

MEJORAR LA IMAGEN DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS

Cristina Arjona, responsable de Movilidad de Greenpeace en España; Isabel Martín, senior manager de Public Affairs & Glassroots en Vines Consulting; y Andrés Monzón, catedrático de Transportes de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid, hablaron sobre cómo mejorar la imagen del sector, a veces tan solo basta con mejorar la limpieza o poner sombras en las paradas y recordaban que los usuarios son clientes de un sistema de transporte en su conjunto, no de los operadores.

PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO

Volvió a participar Sara Hernández del Olmo para hablar de la movilidad al trabajo, que supone casi el 40% de los desplazamientos diarios. De ellos, el 60% se hace en coche y, de esa movilidad privada, el 40% con vehículos ocupados por tan solo una persona. Se refirió también a la Ley de Movilidad Sostenible, sus principales ejes y cómo va a impulsar la innovación, como herramientas como los Sandbox.

FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE

Alberto Dorrego, socio del Departamento de Derecho Público de Eversheds Sutherland, centró su ponencia en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, FECMO, la nueva herramienta de financiación que se crea por indicación de la Ley de Movilidad Sostenible.

FINANCIACIÓN E IMAGEN DEL TRANSPORTE, MOVILIDAD RURAL, AL TRABAJO Y TURÍSTICA, ASÍ COMO EL SISTEMA CONCESIONAL, FUERON LOS PRINCIPALES TEMAS DEL CURSO

SIN TRANSPORTE NO HAY TURISMO

Carlos Abella, secretario general de la Mesa del Turismo de España, ofreció datos de relevancia como que nuestro país es el segundo país en visitas internacionales, tras Francia, y el segundo en ingresos por turismo extranjero, tras Estados Unidos. En 2025 llegaron a España 97 millones de turistas. El sector da trabajo a 3 millones de personas, lo que supone un 13% del empleo nacional. “El turismo es nuestro propio petróleo”, decía. Y en ese contexto, el transporte en autocar es fundamental.

DIGITALIZACIÓN Y GOBERNANZA

Enrique Antequera, jefe de Servicio en la Subdirección de Programas, Gobernanza y Promoción en la Dirección General del Dato del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública; Pablo Herrán, director general de Transportes y Comunicaciones de Cantabria; y Pablo Rodríguez Sardinero, director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, participaron en esta mesa para hablar de la tecnología aplicada en sus respectivas regiones para mejorar la gestión del transporte público.

LA POBREZA DEL TRANSPORTE

Sobre la pobreza del transporte hablaron Aurora Ruiz, investigadora en Economía del Transporte y profesora de la UNED, Antonio Jaraices, director general de Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia y Manuel Ríos, director general de Transportes y Logística de Valencia. Planificación, transporte a la demanda y servicios taxis para zonas despobladas centraron el coloquio.

PLAN SOCIAL PARA EL CLIMA

Aurora Recio, jefa de Área de la Subdirección General de Prospectiva y Estadísticas Energéticas del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, explicó como es el Plan Social para el Clima y cómo afectará a España y en concreto al transporte en autobús.

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, quien hizo repaso de las conclusiones, y Pablo Herrán, director general de Transportes y Comunicaciones de Cantabria, clausuraron el evento.





SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



ELECCIONES A LA PRESIDENCIA DE ASCABUS

LA ASAMBLEA GENERAL DE
ASCABUS, CELEBRADA EL PASADO
26 DE JUNIO, REELIGIÓ POR
UNANIMIDAD A D. JAVIER
GONZÁLEZ PEREIRA COMO
PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN
PARA UN NUEVO MANDATO
DE CUATRO AÑOS

La reelección supone un respaldo a la labor realizada por ASCABUS en un momento clave para el sector, marcado por la transición hacia una movilidad cada vez más sostenible, la

transformación tecnológica de los vehículos y la creciente necesidad de reforzar la competitividad de la industria europea.

Durante su nuevo mandato, Javier González continuará impulsando una agenda centrada en fortalecer la posición de los fabricantes españoles ante las administraciones nacionales y europeas, **promoviendo políticas industriales que favorezcan la producción en Europa, la innovación, la descarbonización y el desarrollo de una cadena de suministro sólida y competitiva.**

Asimismo, **ASCABUS** seguirá defendiendo la importancia de que los procesos de contratación pública incorporen criterios que valoren la innovación, la sostenibilidad, la calidad, el servicio postventa y la contribución industrial al tejido económico europeo, **favoreciendo una competencia equilibrada que impulse el crecimiento del sector.**

Tras su reelección, Javier González agradeció el respaldo recibido por los asociados y destacó que “la industria española de fabricación de autobuses cuenta con el conocimiento, la capacidad tecnológica y el talento necesarios para seguir siendo un referente internacional”.

Desde **ASCABUS** continuaremos trabajando unidos para reforzar la competitividad de nuestras empresas y para que **las políticas industriales y de movilidad reconozcan el valor estratégico de fabricar en Europa».**

Con un peso que representa el 40 % de la capacidad de fabricación de carrocerías de autobuses de Europa, **ASCABUS** que genera empleo a más de 7.000 personas, se ha consolidado como una de las organizaciones industriales relevantes del continente. La asociación continuará reforzando la colaboración con las administraciones públicas, las instituciones europeas y el conjunto de los agentes de la movilidad para impulsar un marco regulatorio estable que permita a los fabricantes afrontar con éxito los desafíos de la electrificación, la digitalización y la competencia global.

La asociación trabaja para impulsar una industria innovadora, competitiva y sostenible, con una fuerte vocación exportadora y una destacada contribución al empleo, la tecnología y el desarrollo industrial europeo.



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





VERANO JOVEN SUPERA LOS 2,5 MILLONES DE VIAJES

LA CIFRA DEFINITIVA LLEGARÁ AL CIERRE DE LA CAMPAÑA, EL 30 DE SEPTIEMBRE

El programa Verano Joven, impulsado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, supera los 2,5 millones viajes realizados en tren y autobús con descuentos de hasta el 90% entre el 1 de julio y el 10 de agosto de 2026. En apenas algo más de un mes desde su puesta en marcha, en el marco del programa Verano Joven se realizaron 2.514.021 viajes y se registraron 1,9 millones de jóvenes (1.941.632) de entre 18 y 30 años para beneficiarse de importantes rebajas en sus viajes estivales, que estarán disponibles hasta el 30 de septiembre de 2026.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha destinado a esta cuarta edición del Verano Joven una inversión cercana a los 130 millones de euros para cubrir las bonificaciones de los billetes

sencillos y de ida y vuelta para viajar por España y también el Interrail por Europa durante el periodo estival de 2026.

Verano Joven nació en 2023 y se ha consolidado como un programa exitoso para lograr que los jóvenes reduzcan el uso del vehículo particular, con la consecuente reducción de emisiones y de siniestralidad. Además, este programa ayuda a acercar el transporte público colectivo terrestre a los jóvenes, con el fin de fidelizar nuevos pasajeros.

ÉXITO

Este programa ha demostrado tener una gran acogida entre la juventud del país y ha sido un gran éxito en sus anteriores ediciones de 2023, 2024 y 2025. En concreto, la edición de 2025 logró récord de viajes al finalizar con unos 6,8 millones de viajes (6.873.417), un 30% más que en la edición de 2024, realizados en tren y autobús entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2025. La iniciativa también registró récord de usuarios el año pasado: en total, 1.553.358 jóvenes de entre 18 y 30 años, lo que supuso un 10% más de viajeros que en el año anterior. En 2024, hubo casi 1,4 millones de viajeros y viajeras (1.393.309) que realizaron más de cinco millones de viajes (5.187.557); y en la primera edición de 2023, alrededor de 1,13 millones de jóvenes (1.131.445) hicieron casi 4 millones de viajes (3.998.816). Así pues, el programa Verano Joven, en sus tres ediciones anteriores, ha facilitado que más de cuatro millones de jóvenes (4.078.142) hayan realizado más de 16 millones de viajes (16.059.790) durante el periodo estival.

EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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

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

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



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM HACE BALANCE DEL PRIMER SEMESTRE EL AÑO

AETRAM CELEBRÓ SU ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA EN EL HOTEL NH VENTAS DE MADRID, EN LA QUE REALIZÓ UN BALANCE DE LA ACTIVIDAD DESARROLLADA DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO Y ANALIZÓ LOS PRINCIPALES RETOS QUE AFRONTA EL TRANSPORTE DISCRECIONAL, TURÍSTICO Y DE USO ESPECIAL EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

Durante la sesión se aprobaron por unanimidad las cuentas de la asociación correspondientes al ejercicio del pasado año, se dio la bienvenida a nuevas empresas colaboradoras y se abordaron cuestiones de máxima actualidad para el sector, como la escasez de conductores, la digitalización de los documentos de control del transporte, la contratación pública del transporte escolar, la competencia desleal y el impacto de los conflictos internacionales sobre los costes de explotación de las empresas.

DISCURSO DEL PRESIDENTE

El presidente de AETRAM, David del Olmo, destacó entre los hitos más relevantes del semestre la firma del convenio colectivo, fruto del diálogo y la responsabilidad de todas las partes para garantizar la paz social en un momento especialmente complejo para el sector. Asimismo, expresó la preocupación de la asociación por la convocatoria de procesos selectivos de EMT Madrid en días laborables, una decisión que, según señaló, puede generar importantes dificultades para la movilidad en la región al coincidir con la actividad ordinaria de numerosas empresas de transporte. La Asamblea también sirvió para poner en valor el papel de las Juntas Arbitrales del Transporte de la Comunidad de Madrid como un mecanismo ágil, especializado y gratuito para la resolución de conflictos, así como para agradecer el compromiso de las nuevas empresas patrocinadoras que se incorporan a la Asociación.

FORO ANETRA Y PLAN IMPULSA

Como cierre de la jornada, AETRAM presentó a sus empresas asociadas dos iniciativas de su asociación nacional ANETRA orientadas a fortalecer el futuro del transporte de viajeros por carretera: el Foro ANETRA 2026 y el Plan Impulsa, un programa de alta dirección diseñado para impulsar la profesionalización y el desarrollo de las empresas de transporte. Con estas iniciativas, la asociación reafirma su compromiso con la formación, la innovación y el fortalecimiento de un tejido empresarial que representa cerca del 67 % del sector madrileño y que continúa siendo un actor esencial para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad.

El evento fue todo un éxito en cuanto a asistencia de empresas pertenecientes al sector discrecional, regular de uso especial y turístico de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid y contó con la presencia de las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras de AETRAM: CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, AUTOESCUELA GOYA, PROFORMATRANS, MOEVE, MAN, SINFE, GEXTIOM GROUP, OTOKAR SOMAUTO, DOBLEECO y AUTOCUBY, así como otras empresas patrocinadoras como COCENTRO, NUNSYS, ITEVELESA, VDL, IND-CAR, y BANCO SABADELL.

proformatrans

LA EMPRESA DE FORMACIÓN LÍDER EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Gestionamos e impartimos la formación de las empresas.

EL CATÁLOGO FORMATIVO MÁS AMPLIO

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



¿DÓNDE ESTAMOS?



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



FORMACION@PROFORMATRANS.ORG



913195908

V O L V O

Volvo BZR Eléctrico

Llega más lejos



El nuevo chasis Volvo BZR Eléctrico le permite llegar más lejos. Con una capacidad de batería de hasta 720 kWh, está preparado para cualquier recorrido interurbano, turístico o largo recorrido, combinando un potente rendimiento eléctrico con una comodidad y una seguridad superiores. Descubra nuevos destinos con viajes seguros, confortables y sin emisiones.

Volvo Buses. Driving quality of life