

Hasta 1.200 millones de euros en ayudas para que las empresas del Sector sobrevivan

El Ministerio de Fomento aprueba 800 millones para las empresas del regular de ámbito autonómico y otros 275, que podrían ser 400, destinados a las que prestan servicios de transporte urbano.

Protagonistas



Jose M. Vassallo

Cómo será la movilidad colectiva debido al virus, y lo que nos depara el futuro, objeto de análisis. / Pág. 2



Stéphane de Creisquer

Es el nuevo director general de MAN Truck & Bus Iberia, en lo que supone su retorno al Sector. / Pág. 3



Adina Valean

El Paquete de Movilidad es una realidad, aunque la comisaria ha empezado a mover hilos para apelar. / Pág. 5



Miguel Ruiz

El transporte urbano aplaude el inicio de la consulta popular que acabará con la Ley de Financiación. / Pág. 8

Es probable que no sean suficientes, pero también han que entender que el transporte de viajeros fue uno de los primeros sectores de actividad económica en ver cómo se aprobaban ayudas directas a sus empresas. Como era de esperar, todos los implicados entienden que las cantidades se quedan cortas, pero no han duda de que, si el dinero llega rápidamente a los bolsillos de los empresarios, la medida será favorable para todos. Quedaría por resolver el escolar y el discrecional. **Panorama / Pág. 5**



La situación sanitaria ha provocado el aplazamiento

La FIAA se traslada a marzo

la FIAA de Madrid no abrirá sus puertas el próximo mes de octubre, aplazando su celebración hasta marzo de 2021. Se aplica así el plan B anunciado por la organización, en caso de que las circunstancias sanitarias no permitieran el desarrollo normal de una cita muy importante para el Sector nacional, que ahora deberá esperar algo más de un semestre para poder reencontrarse en un evento que, sin duda, ahora será mucho más esperado por todos los participantes.

El Comité Organizador de la Feria, ante la situación generada por la Covid-19, espera que en marzo de 2021 el entorno sanitario y económico permita la celebración del evento con todas las garantías de éxito para los participantes. FIAA tardará un poco más, pero a buen seguro que volverá a ser el gran punto de encuentro de la industria del autobús y el autocar, atrayendo a operadores y flotas de más de 40 países, reforzando un poco más su carácter de máxima internacionalidad. **Panorama / Pág. 5**



MERCEDES

La oferta de urbanos eléctricos se amplía con el eCitaro G. **Contacto / p. 23-26**



MAN

Colaboración con el carroceros nacional para el nuevo TGE en versión microbús. **Novedades / p. 22**



OTOKAR

El Kent U LE se adapta a tráfico urbano, pero también interurbanos. **Novedades / p. 27**

Confibus anima a Transportes a seguir en la línea de colaboración

Confibus quiere agradecer a la Administración los esfuerzos que está realizando para adoptar medidas que ayudarán a la supervivencia de un Sector "que se ha visto gravemente castigado por la drástica reducción de la demanda durante el estado de alarma, de entre el 90% y el 100% en el caso de las empresas dedicadas al transporte turístico y escolar, y cuya recuperación no se prevé hasta enero de 2022", después de la reunión telemática mantenida con el ministro Ábalos, en la que hubo sintonía. **Panorama / Pág. 8**



Los fabricantes se amoldan a la nueva normalidad de mercado

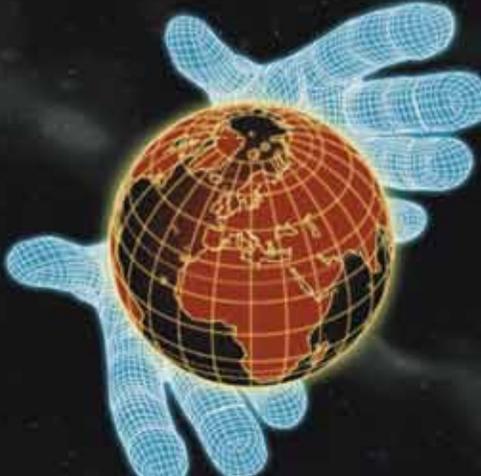
Todo el Sector del transporte por carretera ha demostrado su capacidad de adaptación a las circunstancias más adversas, tanto las empresas como los mandatarios. Y los fabricantes no iban a ser menos. Se han apresurado a certificar sus protocolos de seguridad e higiene, para proteger así tanto a sus empleados como a los usuarios de sus vehículos, y han aprovechado el tiempo para tratar de plantearse el futuro, con alguna iniciativa interesante. **Panorama / Pág. 9-10**

Sumario

Direbus nace para la defensa del autocar

La asociación, nacida en tiempos de crisis, se moviliza en distintas ciudades españolas. / **Pág. 7**

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Edad del escolar'	4
Panorama / Actualidad	5-18
Informe: 'Carreteras'	20
Informe: 'Recargas'	19
Coyuntura	34-35
Innovación: 'Irizar'	37





Date de alta en Nexobus.com

Diario online del Transporte de Viajeros por Carretera
... y recíbelo cada mañana en tu email



Tribuna**Movilidad colectiva en tiempos de Covid y más allá**

José Manuel Vassallo

EN PLENA LUCHA (a medias) contra el calentamiento global, la congestión en las ciudades y en las carreteras de todo nivel, contra las muertes anticipadas por la mala calidad del aire o por la carestía de cada km/persona propulsado por combustible fósil... llega el 14 de marzo y se para todo. La movilidad sobre ruedas, física, individual y colectiva, privada y pública, se detiene bruscamente y la conectividad en la red lo inunda todo. La desescalada está recuperando la movilidad progresivamente, sobre todo la movilidad peatonal y el vehículo privado. Al transporte colectivo le está costando más, en gran medida por el miedo, comprensible, a utilizarlo masivamente.

Desde ese momento, solo los verdaderos líderes (nadie estaba preparado para esto) diagnostican acertadamente la situación y anticipan sus consecuencias y alguna solución. Los demás (oportunistas, embusteros y pecadores, como somos todos los demás), arrimamos el ascua semi-extinta, de nuestros pobres recursos, a nuestra menguante sardina. Extinta, pobres, menguante... en fin que la Covid-19 nos ha pillado sin los deberes hechos y cayéndonos los rulos de los pelos. Pero tenemos la astucia suficiente como para defender ladinamente nuestros intereses.

No solo se para todo, sino que se mueven quienes no deben, complicando adicionalmente las cosas. Paseabas por cualquier barrio madrileño (supongo que en muchas otras ciudades también), el viernes 13 de marzo por la tarde o, de buena mañana, el

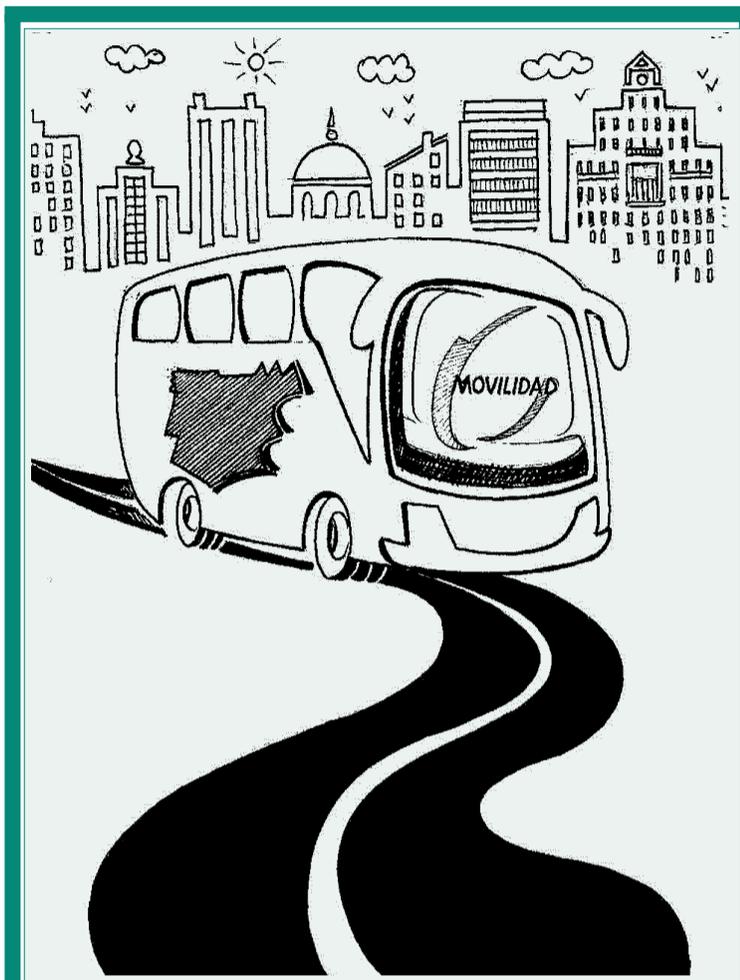
sábado 14, cuando ya estaba en las ondas la declaración del Estado de Alarmany todo era llenar el 4x4 de maletas, niños y hasta esquís para salir como fuese de la ciudad.

Ahora resulta que la movilidad de la Covid-19 se llama "vehículo de uso particular" y, de ser posible, con un solo pasajero por vehículo, es decir: el conductor, al menos hasta que lleguen los vehículos autónomos. Este modelo de movilidad nos aleja más aún de los objetivos de eficiencia, reducción de la contaminación atmosférica y lucha contra el cambio climático.

Queremos ser cuidadosos, porque nada tenemos contra la movilidad a voluntad a bordo de un vehículo particular (aquello de "el vehículo particular libera"). Creemos en el respeto a la libertad personal, compatible con que el Estado regule en favor del interés general, imponiendo cargas a los que generan costes medioambientales y de congestión a la sociedad por sus decisiones individuales (el que contamina o congestiona, paga).

Aunque como defensores de una movilidad racional, asequible, no divisiva sino inclusiva, universal y colectiva, creemos que lo que antes de la Covid-19 era importante (*vid supra*) seguirá siéndolo en adelante: la calidad de vida, las ciudades amables al caminante, la lucha contra el calentamiento global. No sabemos todavía en qué medida el descuido en estos tres ámbitos puede haber contribuido a la emergencia de esta gravísima pandemia. Pero por si acaso.

En suma, seguimos defendiendo la necesidad de impulsar una movilidad colectiva avanzada. Solo que ahora creemos también que la primera obligación de este Sector,



La movilidad privada, con un ocupante por vehículo, nos aleja de los objetivos de reducción de la contaminación atmosférica

dentro de un estricto y proactivo cumplimiento de las normas dictadas para evitar los contagios, mientras sea necesario, es la "reinvención" de este tipo de movilidad.

El transporte público del futuro está obligado a ir mucho más allá de la mera gestión de activos de propiedad municipal. En el futuro debe centrarse en prestar mejores servicios (desde el punto de vista de la sostenibilidad económica, social y medioambiental) a todos y cada uno, no exclusivamente a

través de empresas públicas. Ello implica que las autoridades promuevan una mayor integración de las diferentes alternativas de movilidad, sean públicas o privadas; colectivas o personales; faciliten soluciones tecnológicas que den información a los usuarios para que tomen las decisiones correctas y creen los incentivos adecuados a una movilidad más eficiente, racional y sostenible.

José Manuel Vassallo y José Antonio Herce, miembros del **Think Tank Movilidad** (continúa en página 40).

Columna**Un transporte sin conductores (I)**

Juan A. Esteban

LA ESCASEZ DE conductores profesionales y la implantación de avances tecnológicos en el Transporte Profesional por Carretera provocarán un tsunami en el empleo si no se toman medidas globales.

Por si no fueran pocas las dificultades que está experimentando el Sector de Transporte por Carretera, a los problemas endémicos de contratación de conductores se une el desafío que va a suponer, en un futuro más o menos cercano, la adaptación de éstos a las nuevas tecnologías que se están implantando en los vehículos.

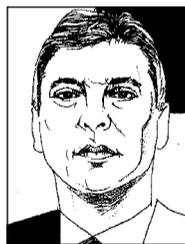
Según un estudio de la IRU, que está siendo desarrollado por la consultora Ecorys, el impacto sobre el empleo de la conducción autónoma y conectada (CAD) en el Sector será muy significativo a partir del año 2030, con especial incidencia en el Transporte de Mercancías, si se cumplen los escenarios más agresivos; la desaparición de puestos de trabajo podría ser de hasta un 40% en el periodo 2035-2050.

En una industria que se enfrenta a innumerables desafíos, aumentados por la crisis del Covid-19, esta predicción podría incluso ser motivo para decidir que este problema se resolverá más adelante, si no fuera porque la necesidad actual de conductores está adquiriendo caracteres dramáticos y la manera en que se resuelva esta escasez va a condicionar la capacidad del Sector en el medio plazo para operar.

Sólo ahora la industria está empezando a concienciarse de que el problema de escasez de conductores es global y estructural. Las respuestas, que deberían ser abordadas de manera conjunta por todos los actores, evidencian una falta de capacidad colectiva.

La escasez de conductores profesionales tiene dos vectores: en primer lugar, la elevada tasa de jubilaciones y el abandono del Sector por falta de atractivos. Por otro lado, la insuficiente incorporación de nuevos profesionales debido a las barreras de entrada derivadas de la edad de acceso y los elevados costes en tiempo y recursos económicos.

Juan Antonio Esteban es director de Recursos Humanos de **Alsa** y miembro del **Think Tank Movilidad**.

Apuntes**Presidente de Ifema**

José V. de los Mozos

José Vicente de los Mozos ha sido ratificado, el pasado 12 de junio, como nuevo presidente del Comité Ejecutivo de Ifema. El nombramiento se ha hecho efectivo por unanimidad de la Junta Rectora, máximo órgano de gobierno de la institución, actualmente presidida por la Comunidad de Madrid, e integrada por representantes del Ayuntamiento de Madrid, de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Madrid y de la Fundación Montemadrid. El traspaso se produce tras el cese a petición propia de su predecesor en el cargo, Clemente González Soler.

Reelección en Faconauto

Gerardo Pérez

El empresario de Jaén fue reelegido presidente de faconauto con el 95% de los votos en el transcurso de la Asamblea General de la organización. De esta manera, Pérez Giménez seguirá al frente de la patronal de los concesionarios durante los próximos tres años. En su discurso de toma de posesión ha repasado el trabajo llevado a cabo en los tres últimos años, en los que ha conseguido dar voz a los concesionarios ante el Gobierno y las Administraciones Públicas, situándose en la primera línea de la agenda política y sectorial con un discurso cercano y propositivo.

Privado no competitivo

Luis M. Martínez

El gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha advertido que el transporte privado es una situación que terminará siendo insostenible. "No hay que estigmatizar al transporte público ni cambiar lo que funciona. El uso del transporte privado puede que ahora sea competitivo, pero en cuanto llegue septiembre no lo va a ser", por lo que apoya la necesidad de volver al transporte público, porque "es imposible que Madrid se pueda mover solo con el transporte privado". Acertadas afirmaciones después de escuchar otras en sentido contrario que no ayudan al Sector.

Editorial

1.200 millones de euros

EXISTEN REIVINDICACIONES sectoriales históricas que precisamente son eso, históricas, porque pasan los años, los Gobiernos, los ciclos económicos y, por desgracia, también las crisis, y no encuentran solución por parte de la Administración de turno.

En ese punto, a los profesionales de la carretera, que nunca han abandonado la vía del diálogo y la negociación, a pesar de sus escasos resultados, solo les queda el remedio de la amenaza de paro, como ha tenido que pasar en el caso del Departamento de Mercancías del Comité Nacional. ¿Por qué es así? ¿Por qué recurrir a algo que nadie desea? Pues porque funciona.

A finales del mes de julio tuvimos el último ejemplo de todo esto. El Comité Nacional de Transporte por Carretera convocó una doble jornada de paro para los días 27 y 28 de julio, anunciándolo con más de un mes de antelación. Esto suele significar que se concede a la parte contraria el tiempo necesario para negociar, demostrando incluso la intención del Sector de no tener que cumplir con el paro programado.

Por suerte, la sangre no llegó al río, y a pesar de que el Ministerio tensó la cuerda casi hasta el último momento, al final se llegó a un compromiso sobre los principales aspectos reclamados, que ahora solo falta por saber si se llevarán a efecto o, por el contrario, tendremos un nuevo capítulo de esta historia en el otoño.

Por fortuna, al Departamento de Viajeros no le hace falta, de momento, llegar a estos extremos. Es verdad que el escolar andaluz ha recurrido a las movilizaciones para defender sus derechos, y que Direbús, asociación de nuevo cuño, ha movilizado muchos autocares en 30 provincias españolas para que el discrecional sea tenido en cuenta a la hora de agilizar las ayudas que tanto necesita el Sector.

Pero la realidad es que la gran mayoría del empresariado nacional no ha tenido que recurrir a

los paros o manifestaciones. Por el contrario, la pandemia dejaría algunas buenas noticias. La primera, que Ábalos, por fin, se ha dignado a recibir al Comité.

Ha sido necesaria una pandemia mundial para que el ministro haya tenido a bien sentarse a la mesa con los representantes de un Sector al que, por otro lado, siempre califica como ejemplar y esencial.

Y de aquella reunión se extraen como conclusiones un paquete de ayudas de 800 millones de euros para los contratos de servicios regulares de ámbito autonómico, y una posterior propuesta de 275 millones de euros para el transporte público, que podrían llegar a ser 400 "si se evidencia que la dotación inicial no es suficiente". En decir, que serán 400 millones.

Así las cosas, el Sector va a recibir ayudas por valor de 1.200 millones de euros, que se suman a los créditos de la línea ICO articulados al comienzo de la pandemia. ¿Suficientes? Seguramente no. ¿Positivos? Claro que sí.

Además, todo ello se ha logrado sin perder la vía de la negociación, "que está dando sus frutos", como ha afirmado repetidamente el presidente de Confebús y del Comité.

Será una crisis larga y profunda, que nos costará mucho tiempo dejar atrás y con unas consecuencias muy importantes para todos, pero de la que saldremos poniendo en valor, nuevamente, la capacidad de superación y adaptación que tienen los empresarios españoles para adaptarse a las dificultades a las que se deben enfrentar.

Ojalá que esta buena sintonía entre Sector y Administración se pueda prolongar en el tiempo, porque hace mucha falta. Estamos en plena pandemia y no sabemos cuándo finalizará. Lo que sí sabemos es que pasará y que, entre todos, debemos trabajar para estar preparados cuando la normalidad vuelva a nuestras vidas.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

La buena sintonía entre el Sector y la Administración provoca que las ayudas vayan llegando

Nexobús

Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano

PRESIDENTE: **Eugenio de Quesada**
CONSEJERO-DELEGADO: **Carlos Ortiz**

DIRECTOR
CARLOS ORTIZ RODRIGO

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Alias**

REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Marga González | Paula Vacas Sergio Guerrero | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

☒ Lope de Vega, 13. Barrio de Las Letras 28014
Madrid Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

☒ Web: Nexobus.com | Mail: redaccion@nexobus.com

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla | JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro | DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Dávila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Abad | DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic SRL (Grupo NEXO) | SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | Aconfisa (Asesoría Legal) | Nexopublic (Diseño y Publicidad) | Nexo Creativo (Autoedición) | Nexotel (Información Electrónica) | Herrero (Propiedad Industrial) | Nexodata (Base de Datos) | Impresa Norte (Impresión y Papel)

NEXOBÚS, el Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano, es una Publicación Independiente de los Intereses del Sector / © NEXOBÚS es una Marca Registrada de Nexo Editores SA © Copyright NEXO EDITORES SA y Grupo NEXO / Depósito Legal: M-8048-2012 / ISSN: 1699-3160 / Impreso en España

Nexo

Directa

Contra la ITVx2

LA RESOLUCIÓN dictada por el Defensor del Pueblo en respuesta a la denuncia formal "contra la polémica Orden Ministerial" publicada el pasado mes de Mayo, por la que estableció el calendario para que pudieran pasar la revisión los aproximadamente cuatro millones de vehículos afectados por el cierre de las estaciones de inspección técnica durante el estado de alarma, ha sido bien acogida. Industria planteó un calendario flexible para poder pasar la revisión técnica en los próximos meses a todos los vehículos afectados por el cierre de las estaciones de ITV durante el estado de alarma, a fin de evitar un previsible colapso. Sin embargo, la misma Orden "incluyó una trampa", que obligaba a ir dos veces a la inspección en poco espacio de tiempo. Parece que no será así.

Personaje del Mes



DESDE EL PASADO 1 DE AGOSTO es el nuevo director general de MAN Truck & Bus Iberia, responsabilidad en la que sustituye a Marcus Gossen. De Creisquer atesora una amplia experiencia profesional relacionada con nuestro país y con el transporte por carretera, después de desarrollar su actividad en el Grupo Volvo, siendo el responsable para España de Volvo Trucks (durante más de una década) y Renault Trucks. Procede de Euromaster.

Stéphane de Creisquer

MAN incorpora el conocimiento del Sector y del mercado nacional que atesora De Creisquer por su trayectoria

Marcha atrás

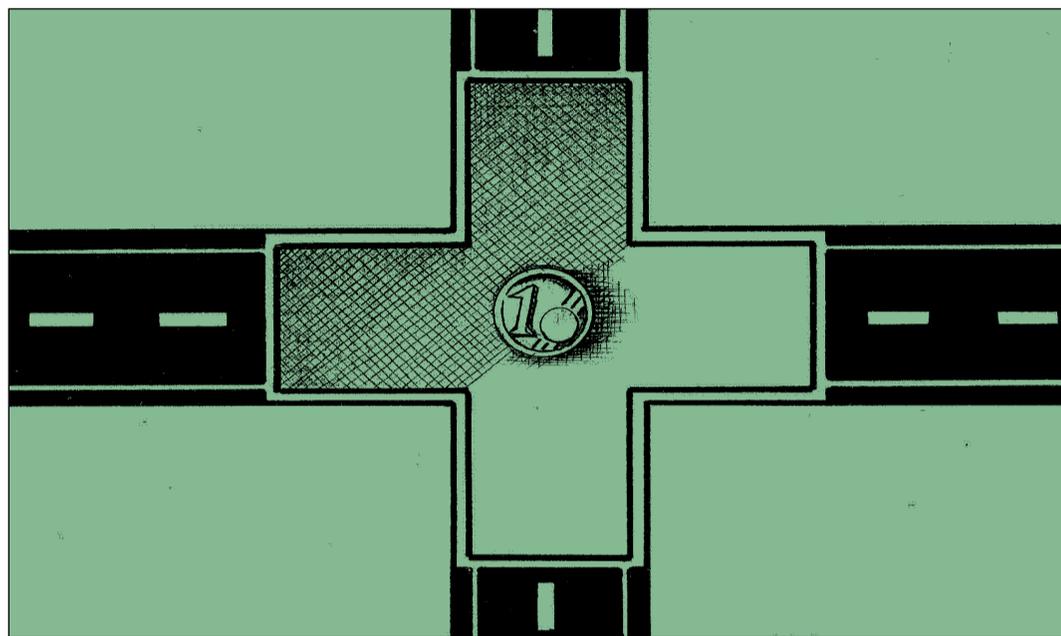
Enormes pérdidas

Con una drástica reducción de la demanda durante el estado de alarma, de entre el 90% y el 100%, en el caso de las empresas dedicadas al transporte turístico o escolar, "desde el 14 de marzo hasta el mes de mayo las pérdidas del Sector del transporte en Autobús se estiman en 1.500 millones de euros de facturación. Unas cifras que continuarán creciendo a lo largo del año, ya que la previsión es que la demanda no se recupere hasta enero de 2022", ha alertado el presidente del CNTC y de Confebús, Rafael Barbadillo, añadiendo que "el Sector va a tener que afrontar una importante crisis en los próximos meses, que esperamos que dure lo menos posible, pero existe un consenso generalizado de que será uno de los sectores a los que más le costará salir del periodo de hibernación al que se ha sometido".



X De Frente**¿Se debe ampliar la edad del escolar?**

ENTRE LAS MUCHAS medidas que se quieren o pueden adoptar para paliar los efectos de esta crisis económica, sin precedentes, generada por el coronavirus, está la de ampliar la edad límite de los vehículos que prestan servicio de transporte de escolar, de los 16 años actuales a los 18. Algunas voces del Sector consideran que sería una buena idea, puesto que permitiría a las empresas de este segmento mantener su flota y retrasar su renovación hasta que las posibilidades económicas y financieras les sean más favorables. Por otro lado, los carroceros no parecen comulgar con dicho enfoque, puesto que sería un aplazamiento de las unidades que ellos fabrican (y dos años más con una reducción aún mayor de la entrada de sus pedidos podría provocar el cierre de alguna fábrica), además del consiguiente perjuicio que se realizaría a la seguridad vial.

**A favor****DireBús quiere denunciar**

EL SECTOR lamenta no recibir estímulos de comportamiento similar con respecto al transporte aéreo (con mayor capacidad disponiendo de similares equipos de refrigeración



en las Islas, Ceuta y Melilla. El Sector se encuentra actualmente preocupado por la falta de apoyos decididos ante lo que necesita para subsistir, si bien seguirá insistiendo a todos los niveles para

a bordo de un autobús al de un avión) o dentro del transporte escolar, donde hay una negativa de los Ministerios competentes a equiparar el límite de antigüedad de 16 a 18 años de los vehículos ubicados en la Península de los que realizan dichos servicios

que finalmente este tipo de medidas propias del Sector sean otorgadas junto con las transversales genéricas que ayudan, pero que no solucionan realmente el problema de supervivencia.

Juan Manuel Sierra es el director de **Anetra**.

En contra**‘La renovación es necesaria’**

ASCABUS, POR medio de su secretario general, recuerda que "si al empresario le va mal, a los carroceros también, porque somos el siguiente eslabón", y en esa línea,



analiza la posible ampliación de la edad de los vehículos destinados al escolar hasta los 18 años: "Impediría una renovación que es necesaria. Más allá de las cuestiones de seguridad, porque damos por sentado que un vehículo que pasa la ITV es seguro,

no debemos olvidar que llevamos algunos años insistiendo en la transición ecológica. Un vehículo de 18 años es Euro 2 ó Euro 3, y las diferencias ambientales en este sentido son relevantes. Entendemos que la Administración debería articular medidas de apoyo a las empresas para facilitarles esa necesaria renovación, y no posponerla en el tiempo".

Agustín Gómez es el secretario general de **Ascabús**.

Análisis**Diferentes soluciones**

El transporte de viajeros por carretera se está viendo muy afectado por la falta de actividad provocada por la excepcional situación que vivimos en los últimos meses. Los que pueden trabajar, lo hacen a pérdidas, como sucede por ejemplo en el segmento urbano. Y los que no pueden realizar su trabajo, han de seguir haciendo frente a los costes fijos de una empresa. Por eso, se buscan soluciones, aunque no todo el mundo las interpreta de la misma manera. Ampliar la edad límite de los vehículos es una posibilidad, que los empresarios reciben con optimismo porque les permitiría alargar en dos años su actual flota, sin necesidad de acometer la inversión de su renovación. Anetra y Fecav, por ejemplo, se han posicionado en esta parte de la balanza. En la otra nos encontramos, por un lado, al Ministerio, que de momento no admite a trámite la propuesta, acompañado por Ascabús, que entiende que esta idea reduciría aún más la carga de trabajo de sus asociados, con el peligro que eso supondría para su futura viabilidad. ¿Qué hacer, entonces? Pues seguir negociando y buscar otras opciones, como prorrogar los contratos concesionales, como ya se ha llevado a cabo en algunas Autonomías, o conocer cuanto antes cómo y de qué manera se realizará el regreso a las aulas, sin olvidar en ningún momento la necesidad de que los pagos correspondientes al presente ejercicio se hagan efectivos de inmediato.

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a direccion-tecnica@nexopublic.net

- N** Evaluaciones de Calidad.
- N** Estudios de Mercado.
- N** Estudios Estratégicos.
- N** Autodiagnósticos de Empresa.
- N** Análisis Sectoriales.
- N** Desarrollos en Internet.
- N** Fusiones y Adquisiciones.
- N** Búsqueda de socios financieros.

Nexopublic

CONSULTING

Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

El Gobierno aprueba 800 millones de ayuda para el regular autonómico

El Consejo de Ministros ha aprobado, en su reunión del 7 de julio, un Real Decreto-ley que contiene un conjunto de medidas necesarias para la reactivación económica en los ámbitos de los Transportes y de la vivienda, para hacer frente al impacto del Covid-19. En lo referido al Transporte, el objetivo es el de proteger la salud de los trabajadores y viajeros, garantizar la disponibilidad de los bienes y servicios esenciales, proporcionar liquidez a las empresas y reducir las cargas administrativas.

El importe económico de las medidas para empresas privadas del sector del Transporte y en materia de reducción de tasas portuarias asciende a 663 millones de euros. Con ello, el Gobierno complementa para el Sector de los Transportes otras medidas adoptadas previamente, como los 800 millones destinados al transporte público en las Comunidades Autónomas y los avales y ayudas fiscales al Sector, para dar respuesta al impacto del Covid-19 y que son coherentes con los criterios y directrices de la Comisión Europea sobre los que se ha de orientar la reactivación económica del Sector.

En el sector del transporte por



carretera, se adoptan importantes medidas. Una de las principales se dirige a restablecer el equilibrio económico de los contratos de gestión de servicios de competencia estatal. En concreto, en este caso de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, se trata de aliviar la necesidad de liquidez del operador para que puedan seguir prestando un servicio público esencial y, por tanto, garantizar una red de transporte capilar que facilita la movilidad de un importante número de ciudadanos.

Por otro lado, y añadida a la medida anterior, se posibilita una moratoria en el pago del principal de las cuotas de los contratos

de préstamos, *leasing* y *renting* de vehículos dedicados al transporte público discrecional de viajeros en autobús y al transporte público de mercancías de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, en aquellos casos en que experimenten dificultades financieras como consecuencia de la emergencia sanitaria. Esta medida permitiría un aplazamiento de hasta 250 millones de euros para el transporte discrecional de viajeros.

Prórroga de las ITVs

Otra de las medidas adoptadas es la prórroga por tres meses de la validez de los certificados de ITV cuya fecha de inspección esté comprendida entre el 21 de junio y el 31 de agosto de 2020.



El urbano recibirá 275 millones, que podrían llegar hasta los 400

El Gobierno, mediante el Real Decreto-ley 27/2020, de 4 de agosto, de medidas financieras, de carácter extraordinario y urgente, aplicables a las entidades locales, que publica el Boletín Oficial del Estado, ha aprobado un fondo de 275 millones de euros para financiar el déficit extraordinario de los servicios de transporte público que prestan las entidades locales, motivado por las medidas adoptadas durante el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria del nuevo coronavirus.

En el fondo, cuyo objetivo es garantizar la continuidad de la prestación de un servicio público esencial para todos los ciudadanos y la viabilidad del tejido empresarial necesario para su prestación, quedan incluidos los

Ayuntamientos, las Diputaciones provinciales, comprendidas las diputaciones forales, los consejos y los cabildos insulares que presten servicios de transporte público.

El déficit cubierto por este fondo será el que se haya producido durante el período de estado de alarma y el que se produzca hasta finales de 2020, como consecuencia de la reducción extraordinaria de los ingresos asociados a la venta de billetes, reducción motivada por la drástica reducción de la demanda, así como por los costes extraordinarios.

El fondo será ampliable hasta los 400 millones de euros si los certificados emitidos evidenciaran que el importe inicialmente asignado resulta insuficiente.



La UE publica los detalles del esperado Paquete de Movilidad

El Diario Oficial de la Unión Europea publicó a finales de julio las diferentes normas legales que incluyen el denominado Paquete de Movilidad, en concreto, la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores, el Reglamento de Acceso al mercado de transporte y el Reglamento sobre Tiempos de Conducción y Descanso.

No todas las novedades incluidas en el Paquete de Movilidad entrarán en vigor en breve. Cada norma legal incluye diferentes fechas de entrada en vigor en función de la necesidad de conceder un plazo transitorio de adaptación a las nuevas regulaciones introducidas. Así, desde el 20 de agosto se aplican las modificaciones aprobadas en relación a los tiempos de conducción y descanso. Por lo que se refiere a las novedades introducidas en la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores y el Reglamento de Acceso al mercado de transporte no entrarán en vigor hasta el año 2022, incluyen-

do medidas para el control de las empresas buzón, limitación del cabotaje e introducción obligatoria del tacógrafo digital, incluidos determinados vehículos ligeros.

En materia de tiempos de conducción y descanso, el Paquete de Movilidad incluye varias novedades a destacar. Por ejemplo, se permite la realización de dos descansos semanales reducidos consecutivos (de al menos 24 horas), siempre que en las cuatro semanas consecutivas se efectúen al menos cuatro periodos de descanso semanales, dos de ellos normales, es decir, de al menos 45 horas. Dicha reducción de descanso deberá compensarse en bloque, añadiéndolo al siguiente descanso semanal normal. Se considera que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos periodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento de su empresa y fuera del lugar de residencia del conductor.

La FIAA decide esperar a 2021

Lo que en las últimas fechas se venía convirtiendo en un secreto a voces, se ha convertido en realidad. Por desgracia para el Sector, la FIAA de Madrid no abrirá sus puertas el próximo mes de octubre, aplazando su celebración hasta marzo de 2021.

Se aplica así el plan B anunciado por la organización, en caso de que las circunstancias sanitarias no permitieran el desarrollo normal de una cita muy importante para el Sector nacional, que ahora deberá esperar algo más de un semestre para poder reencontrarse en un evento que, sin duda, ahora será mucho más esperado por todos los participantes.

El Comité Organizador de la Feria, ante la situación generada por la Covid-19, espera que en marzo de 2021 el entorno sanitario y económico permita la celebración del evento con todas las garantías de éxito para los participantes.

FIAA tardará un poco más, pero a buen seguro que volverá a ser el gran punto de encuentro de la industria del autobús y el autocar, atrayendo a operadores y flotas de más de 40 países. En esa línea de potenciar su internacionalidad, la feria venía trabajando en un ambicioso programa de compradores extranjeros, que ayude a la industria carrocerca española y a las grandes marcas internacionales a diversificar y fortalecer sus ventas.



El presidente del Comité Organizador de FIAA y de Confibus, Rafael Barbadillo, señala que lo "prudente es la decisión de aplazar la celebración de la Feria al año que viene, dado el complicado escenario que está viviendo este Sector, uno de los más afectados por la crisis actual y los problemas derivados de movilidad. Previsiblemente el próximo año se habrá recuperado la normalidad, con una libertad de movimientos que permitirá la llegada de visitantes extranjeros, permitiendo así potenciar aún más el perfil internacional del certamen".

Lo más realista

Juan Manuel Sierra, director de Anetra, añade por su parte que su asociación, como miembro del

Comité Organizador del Salón, "ha apostado en todo momento por el mismo, al considerar a FIAA como la Feria de referencia para el transporte discrecional turístico y regular. Entendemos que la delicada situación por la que atravesamos haga que lo más realista sea aplazar a marzo del año que viene la celebración de la próxima edición del certamen. El sector al que representamos acogerá dicha celebración con mucha ilusión e interés, ya que para nosotros resultan fundamentales eventos como éste. Desde Anetra apoyamos activamente a fiaa, donde dispondremos de un stand para atender a nuestros asociados".

Javier González Pereira, presidente de Ascabus, afirma que "dada la situación actual en torno a la Covid-19, la evolución económica del Sector del transporte de viajeros por carretera y la fuerte caída en la demanda de autobuses y autocares, que incide de forma directa en las empresas de nuestra Asociación, tenemos que aceptar que fiaa 2020 no puede realizarse este año en óptimas condiciones. Esperamos que la situación se recupere a lo largo de los próximos meses y podamos celebrar fiaa en 2021. Desde Ascabus, agradecemos a la Dirección de fiaa su trabajo, ya que hicieron todo lo posible para llevar adelante la celebración de la Feria".

“Entrevista



Eugenia Sillero es la secretaria general de Gasnam y firme convencida defensora del uso de los combustibles alternativos como solución para el transporte por carretera, tanto del gas natural como del hidrógeno en el futuro.

LA ENTIDAD GASNAM es una asociación que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad en la Península Ibérica, contando con 130 socios y colaboradores. Su secretaria general, Eugenia Sillero, nos atiende para adelantar los pasos que va a dar la entidad en el futuro.

■ ¿Atraviesa el transporte, sobre todo urbano, una crisis de confianza?

● Por supuesto que estamos en una crisis de confianza, pero en todos los sectores, y tenemos que recuperarla, ya que existen algunos mensajes contradictorios. Por un lado, se anima a no utilizar el transporte público por cuestiones de seguridad, pero por otro, la Ley de Cambio Climático reconoce la necesidad de un transporte sostenible. El Covid-19 ha reactivado el debate sobre el modelo de transporte, dejando claro que la mala calidad del aire intensifica el efecto de múltiples virus, como el actual".

■ ¿Esto se aprecia más en el entorno urbano? ¿Tiene también algo que ver con el efecto contaminación?

● Las flotas de buses de GNC son esenciales y lo seguirán siendo, al igual que el transporte de mercancías de 'última milla', los taxis, los VTC... La movilidad urbana debe ser sostenible, y su crecimiento es imparable dados los beneficios

que supone. Porque el gas natural elimina emisiones. Por otro lado, las ciudades necesitan el transporte público y la oferta debe ser sostenible. El Ministerio está trabajando en que sea seguro, sostenible y saludable, y eso marca el camino".

■ En este sentido, ¿el gas natural es una opción, o sería preferible mirar un poco más allá?

'La movilidad urbana debe ser sostenible, y nos consta que el Ministerio está trabajando en esa misma dirección'

● A juicio de Gasnam, el gas natural es una solución madura. Para la larga distancia, el GNL es la solución más ecológica, probada y con beneficios demostrados. Alcanza autonomías de hasta 1.700 km, los tiempos de repostaje son muy similares a los convencionales y es muy competitivo en costes. Además, la red de estaciones de

El siguiente paso que debemos dar se dirige hacia el biometano

Parece que todos estamos de acuerdo en la necesidad de hacer la movilidad más sostenible. Fabricantes, organizaciones y autoridades trabajan en este camino de manera inequívoca.

repostaje está creciendo a nivel europeo. Ahora, el siguiente paso en este camino es el biometano. En la UE, el 25% de las gasineras ya suministra BioGNL, que es neutro en carbono, y que supone el 17% del total del gas suministrado. Las compañías que apuestan por el gas como combustible ya van incorporando la opción Bio".

■ Una vez consolidado el gas natural y el biometano, ¿hacia dónde podríamos dirigir los pasos?

● No muy lejos tenemos el hidrógeno, pero necesita más tiempo para su implantación general. Hay que desarrollar más tanto la oferta de vehículos como de estaciones de repostaje. En la actualidad, algunos fabricantes como Scania, la alianza Iveco-Nikola y la colaboración anunciada entre Volvo y Mercedes trabajan intensamente. Son muchos los desarrollos en marcha, por lo que el hidrógeno se convertirá en una solución en el futuro".

■ ¿Qué parte del éxito de estos desarrollos tiene que ver con la evolución de la normativa que se debe aplicar?

● A nivel normativo, se tiene claro el impulso a los gases renovables. Incluso se menciona el uso del biometano para transporte público, considerado como vector de desarrollo para la movilidad sostenible. Las zonas de bajas emisiones que



se están implantando en las ciudades también son una señal positiva para esta evolución. Gasnam, en este sentido, está elaborando su propia hoja de ruta, en la misma línea: implantación de gases renovables tanto en el transporte tanto pesado como marítimo, sin olvidar al gas natural como vector

de entrada de estas soluciones. Tenemos muchos objetivos climáticos por alcanzar, y ahora con más razón. En el periodo posterior a la pandemia, la movilidad deberá ser más sostenible. Como ejemplo, la UE ya ha declarado que el Pacto Verde estará en el centro de la reconstrucción económica".

Biometano: el mayor potencial de descarbonización en cualquier modo

A pesar de todos los esfuerzos actuales de la Unión Europea, el transporte es el único sector que no se está descarbonizando y que muestra incluso un aumento anual de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) desde 2014. La necesidad de nuevas medidas para reducir las emisiones en el sector del transporte debe abordarse sin demora. El desarrollo de la movilidad eléctrica está avanzando, pero no garantizará por sí solo la descarbonización esperada a tiempo y se quedará corto para cubrir adecuadamente todos los segmentos de transporte. Otros combustibles ecológicos alternativos pueden contribuir a acelerar la descarbonización del transporte en los próximos años y garantizar que sus beneficios económicos permanezcan en la Unión Europea.

La Asociación Europea de Biogás (EBA) ha realizado un análisis



comparativo de 11 estudios que, aunque muestran una gran variedad de metodología, todos concluyen que el biometano tiene el mayor potencial de descarbonización para el sector del transporte.

Además de los niveles significativos de reducción de CO₂, iguales y en ocasiones superiores a los proporcionados por la movilidad eléctrica, el biometano ofrece oportunidades de despliegue inmediato, fabricación de motores y automóviles en la UE y un impacto positivo

directo en la descarbonización de todos los segmentos de transporte, desde los vehículos ligeros, el transporte pesado por carretera, el ferroviario y el marítimo.

El biometano es un combustible renovable que está disponible, es escalable y contribuye a mantener una industria automotriz sólida dentro de la UE. Es crucial aprovechar el valioso papel del biometano en igualdad de condiciones con la movilidad eléctrica para garantizar la descarbonización del Transporte.

15 millones de toneladas de CO2 menos antes de 2030

El uso de biometano como combustible en vehículos ya es una realidad en muchos países europeos. De las 4.120 estaciones de servicio de GNC y GNL operativas en la actualidad en Europa, más del 25% suministran este combustible. Esto equivale a un promedio del 17% de todo el gas utilizado como combustible en el transporte. Este dato difiere según el país, por ejemplo, en Suecia el 94% del gas utilizado en movilidad ya es de origen renovable.

Según las estimaciones de la Asociación Europea de Biogás (EBA) y NGVA Europe, en 2030 el 40% del consumo total de gas natural como combustible será biometano, y alimentará a una flota estimada de más de 13 millones de vehículos. El resultado representará una reducción de las emisiones de GEI asociadas a la movilidad del 55%, lo equi-

valente a evitar 15 millones de toneladas de emisiones de CO₂.

La producción local de combustibles limpios como el biometano fomenta la creación de empleo local y ayuda a las ciudades a reducir significativamente las emisiones de CO₂ y la contaminación del aire.

Por ejemplo, una ciudad como Bruselas, con 1,2 millones de habitantes, produce alrededor de 210 kt de residuos biológicos al año que se pueden utilizar para producir 14 kt de gas renovable. Con esta cantidad se podría alimentar a una flota de 75.000 vehículos propulsados a GNC y GNL con una mezcla del 40% de biometano, evitando la emisión de 85 kt de CO₂ a la atmósfera.

La UE se ha fijado el objetivo de reducir las emisiones del transporte en un 60% en 2050 en comparación con los niveles de 1990.

Direbus moviliza más de 2.500 autocares por todo el país para reivindicar su importancia

Unos 2.500 autobuses de transporte discrecional se manifestaron a comienzos del mes de junio por el centro de Madrid y otra treintena de ciudades españolas, para pedir al Gobierno ayudas para paliar el impacto de la crisis en sus compañías. "Necesitamos una serie de ayudas concretas, y de forma rápida, porque las empresas no pueden aguantar más afrontando pagos e impuestos sin registrar ingresos, con lo que se pueden ver abocadas a una cascada de concursos de acreedores en el Sector", analizó el presidente de Direbus, Alfonso Taborda.

La asociación entregó un documento con estas demandas en la sede del Ministerio de Transportes y Movilidad en Madrid, donde concluyó la marcha de autocares que se llevó a cabo en la capital, una de las más numerosas, dado que participaron unos 150 vehículos. Este segmento del transporte por carretera asegura tener su principal fuente de ingresos en el turismo extranjero y en los congresos y ferias, actividades totalmente paralizadas desde que a mediados de marzo se decretó el estado de alarma para combatir la crisis sanitaria.

Direbus convocó a las empresas del Sector ante las pérdidas de facturación, que son del 95% y para solicitar un aplazamiento de los pagos del *leasing*, impuestos como la ITV o el de circulación, que se amplíe la antigüedad de los vehículos de 16 a 18 años (como se hace en Europa) y la flexibilización de los Ertes, al calcular que no llegarán al 50% de la actividad hasta el mes de marzo del año que viene. El Sector piensa que se podrían perder hasta un 40% de las empresas sin estas medidas.

En Barcelona, unos 150 autocares de 75 empresas han participado en una marcha lenta. Los trabajadores han exigido sentarse en la Mesa de Turismo y han recordado que el 80% de la facturación del transporte discrecional depende de esta actividad. Además, han reclamado una tributación del IVA al 4% y Ertes flexibles y con tantas prórrogas como sean "precisas". La vicepresidenta de Direbus, Carolina Sánchez, aseguró que el Sector ha sido "tradicionalmente olvidado" por las Administraciones y ha advertido del riesgo de cierre de empresas en caso de no recibir ayudas para hacer frente a la crisis del coronavirus.



Eurorutas

El Grupo Eurorutas se congratula del seguimiento que las manifestaciones convocadas por Direbus. "Como no puede ser menos, en defensa de los segmentos más castigados por la crisis y olvidados por la Administración, el Grupo ya mostró su apoyo apenas tuvo conocimiento de las convocatorias efectuadas por la asociación y considera que se ha hecho historia en el sector del transporte de viajeros por carretera".

Eurorutas asimismo exige del

Ministerio de Transporte sean aprobadas medidas de ayuda a la refinanciación de las empresas del Sector, y, de la misma forma invita a las asociaciones que forman parte de Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte, a que exijan del órgano gubernamental que se incluya tanto a discrecional como a turístico entre los beneficiarios del fondo de 800 millones de euros cuya aprobación se prevé efectúe el Consejo de Ministros el próximo día 16 de junio.

El Bus-VAO de la A-2 en Madrid está muy cerca

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado definitivamente los proyectos para la implantación del carril Bus-VAO en la autovía A-2 en Madrid. El presupuesto es de 12,5 millones.

El pasado 21 de octubre, se firmó el Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio del Interior, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, estableciendo el régimen de colaboración entre las partes para la adaptación del carril izquierdo de la autovía A-2 como carril Bus-VAO, en ambos sentidos de circulación.

Conforme a lo previsto en dicho Convenio, tanto la supervisión y aprobación de los proyectos, como la licitación y ejecución de las obras corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Respecto a la financiación, el Convenio establece que el presupuesto global de las actuaciones será financiado a partes iguales por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ministerio del Interior, Consorcio Regional de Transportes y Ayuntamiento.

Y EL GANADOR ES...

El MAN Lion's Coach es «Coach of the Year 2020»



COACH
OF THE YEAR
2020

Periodistas internacionales especializados de 22 países han galardonado al MAN Lion's Coach como «Coach of the Year 2020». La eficiencia, la rentabilidad y la fiabilidad junto con un diseño distintivo han convencido al jurado. www.bus.man



Confebus agradece el esfuerzo del Mitma y espera que siga esa línea

En el Consejo de Ministros celebrado el 7 de julio, se aprobó un nuevo paquete de medidas de reactivación económica para hacer frente al grave impacto del Covid-19 en el transporte público de viajeros por carretera, que ha sido fruto del diálogo constante y permanente con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que se inició incluso antes del estado de alarma, cuando se empezaron a sentir los primeros efectos del coronavirus en el Sector a finales de febrero.

Confebús lanzó su primera batería de propuestas a principios de marzo, entre las que se incluían muchas de las que ya se han ido materializando fruto del diálogo, como: el Fondo Covid-19 para financiar el déficit adicional que ha sufrido el transporte público de financiación y titularidad autonómica; el reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte interurbano de autobús de competencia estatal; la moratoria en el pago de las cuotas de préstamos, *leasing* y *renting* de vehículos de transporte público; la prórroga de la validez de las ITV de los autobuses; o las líneas de fi-



nanciación para dotar de liquidez a las empresas, entre otras.

En este sentido, la Confederación quiere agradecer a la Administración los esfuerzos que está realizando para adoptar medidas que ayudarán a la supervivencia de un sector que se ha visto gravemente castigado por la drástica reducción de la demanda durante el estado de alarma, de entre el 90% y el 100% en el caso de las empresas dedicadas al transporte turístico y escolar, y cuya recuperación no se prevé hasta enero de 2022.

Además, según se recoge en el 'III Barómetro Confebús', más del 52% de las empresas de autobuses reconoce no poder seguir operando más allá de los próximos seis meses, por lo que Confebús va a

seguir trabajando para que otras medidas urgentes y necesarias para el sector salgan adelante.

En el caso del transporte escolar, con un cese total de la actividad y los ingresos desde marzo, la Confederación ha demandado que se realice el pago de los contratos suscritos con la Administración para el transporte a centros públicos para este curso lectivo de forma urgente, como medida para inyectar liquidez a las empresas, así como la prórroga para los próximos dos años del contrato, lo que permitiría aliviar la difícil situación financiera a la que están abocadas las empresas que prestan este tipo de servicios, que son principalmente pequeñas y medianas empresas de componente familiar.



Fecav espera que el discrecional no sea olvidado por las ayudas

Las empresas de transporte en autobús discrecional están prácticamente paradas desde la declaración del estado de alarma el 14 de marzo, aunque los efectos de la crisis ya se habían notado antes.

Un claro ejemplo es la bajada de la llegada a Cataluña de turistas asiáticos los meses de enero y febrero o la cancelación del Mobile World Congress, que supuso por sí mismo más de dos millones de euros de pérdidas para el Sector, apuntan desde Fecav. La gran mayoría de estas empresas son pymes y negocios familiares que se dedican exclusivamente al transporte discrecional y que tienen que hacer frente a toda una serie de gastos fijos mientras llevan meses sin tener ningún ingreso. Por ejemplo, aunque muchas han aplicado un Erte, deben seguir cubriendo parte de los costes de personal,

amortización de los vehículos o cuotas de *leasing*, mantenimiento de autobuses, seguros, alquiler de aparcamiento e instalaciones, impuestos, entre otros.

Fecav ha pedido a la Administración medidas de apoyo, como una moratoria del pago de los contratos de leasing de los vehículos, la prórroga de los Ertes de fuerza mayor hasta final de año con las mismas condiciones que estaban previstos, la ampliación de los avales del ICO, la exención del impuesto de circulación para autocares y autobuses o la creación de un fondo específico de apoyo a la movilidad. Asimismo, se ha pedido poder aplicar otras medidas como el alargamiento de la vida de los autobuses que realizan transporte escolar, pues la posibilidad de realizar inversiones de renovación de flota en estos momentos resulta imposible.



El Comité Nacional ayuda a crear el protocolo de limpieza

Los autocares y autobuses prestadores de servicios de transporte colectivo de viajeros por carretera cuentan desde el pasado 13 de julio con un riguroso protocolo oficial de medidas a contemplar por las empresas de transporte para la limpieza y desinfección diaria de los vehículos, considerándolos hacia la sociedad como entornos seguros libres de propagación del coronavirus.

Siendo este hecho el artífice de la reducción del transporte privado en todo tipo de recorridos por carretera, y siendo admitido por la sociedad como un valor de sostenibilidad medioambiental, de calidad y de seguridad, la irrupción del coronavirus sembró las dudas a los ciudadanos acerca si el habitáculo interior de autocares y autobuses eran lugares de contagio, retrocediendo la imagen ganada a pulso principalmente en esta última década.

Para revertir la situación, las organizaciones empresariales

más representativas del Sector, integradas en el Comité Nacional de Transporte por Carretera, se pusieron a trabajar en una primera fase junto con los fabricantes y científicos de primer nivel para lanzar un estudio técnico que corroborara que el virus no se propaga en el aire interior de los vehículos, sino en el contacto entre las personas, aspecto que se erradica con el uso de mascarillas, afirman desde Anetra.

"Ahora que convivimos en España con una nueva oleada de rebrotes en todas las regiones españolas, desde Anetra queremos recordar a la sociedad los entornos seguros con los que cuentan los ciudadanos y las empresas para resolver las necesidades de movimiento que surgen a cada momento, pero siempre garantizados rigurosamente desde el requisito higiénico-sanitario, evitando en todo momento la propagación del virus en el interior de los autocares y autobuses".

Atuc aplaude que se retome la Ley de Financiación del urbano

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) celebra el inicio de la tramitación, a través de la convocatoria de la consulta pública previa, de la nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano, diseñada por el Gobierno.

Entre los objetivos de esta nueva ley figura la financiación de las inversiones y de los gastos corrientes para el funcionamiento del transporte público urbano y metropolitano, así como la planificación y financiación de infraestructuras de transporte y la regulación para el fomento de la movilidad sostenible, objetivos todos ellos en los que la asociación ha estado trabajando intensamente desde hace más de una década.

Atuc considera primordial situar la financiación del transporte urbano y metropolitano como un eje central de la futura Ley, siendo nuestro país el único en Europa que no cuenta con este instrumento jurídico, algo absolutamente básico, teniendo en cuenta que este sector da cobertura a más de 4.000 millones de desplazamientos al año y que actúa como uno de los motores económicos del país. Por ello, valora el interés del Ejecutivo por colocar a la movilidad como uno de los vértices



clave de la legislatura y reitera la necesidad del Sector de cerrar el plan de ayudas que mitigue las consecuencias de la crisis ocasionada por el Covid-19 al transporte urbano.

La asociación confía, además, en que esta futura ley tenga en cuenta la necesidad de impulsar un cambio modal hacia los medios de transporte público colectivos y otros modos complementarios de movilidad sostenible, elementos imprescindibles en la lucha contra la contaminación en nuestras ciudades y para conseguir una mejor gestión del espacio público, unos aspectos que inciden directamente en la salud y la calidad de vida.

En este sentido, Atuc espera que esta ley haga hincapié en la descarbonización de la movilidad, así como los retos tecnológicos, demográficos y urbanos del Sector. Tal y como ha trasladado el Gobierno en reiteradas ocasio-

nes, la puesta en marcha de esta Ley debe reconocer a la movilidad como un derecho universal, y al transporte público como un elemento de cohesión social y de crecimiento económico.

Declaraciones

Para Miguel Ruiz, presidente de Atuc, "la puesta en marcha por parte del Gobierno de una Ley de Movilidad pone de manifiesto la necesidad de establecer unas líneas clave en materia de movilidad y dote de estabilidad y previsión a la financiación del transporte público en España, donde las aportaciones públicas son hoy en día muy heterogéneas y no obedecen a criterios objetivos de reparto. De ahí la necesidad de establecer unas directrices para determinar la concesión de ayudas públicas y qué administraciones deben tomar parte, evitando posibles situaciones injustas".



Iveco: 'Trabajamos para mejorar el valor añadido'

La actividad productiva en las plantas de Iveco Bus reanudaron su actividad a mediados del mes de mayo, "una noticia muy positiva" para la filial española, según palabras de su director para España y Portugal, Alejandro Martínez.

Esto se traduce, "en primer lugar, por el impulso anímico que supone para todo Iveco, y en especial a la red comercial, y porque nos permite volver paulatinamente a la normalidad", declaraba a NEXOBUS, añadiendo que "para nosotros es especialmente importante poder volver a entregar autobuses que teníamos comprometidos y que, a pesar de que los clientes han entendido los retrasos producidos por esta causa de fuerza mayor, nos permite ir poniendo a disposición estos vehículos".

Después de dos meses desde la declaración del estado de alarma, el director de Iveco Bus explica que han puesto el foco "en la seguridad y salud laboral de nuestros trabajadores. Por ello hemos implementado medidas de seguridad sanitaria, entre ellas el teletrabajo, que nos permite seguir ofreciendo el mejor servicio posible en esta situación a nuestros clien-

tes. Estamos aprovechando este periodo para tratar de analizar y mejorar procedimientos para, en cuanto el mercado vuelva a estar en movimiento, poder ofrecer productos y servicios que aporten más valor añadido a nuestros usuarios para la nueva situación venidera".

Recuperar la economía

Martínez reconoce que, mirando un poco hacia el futuro, siempre conviene tener un ojo puesto en otras actividades, como "el turismo, en especial, que es uno de los factores fundamentales para el mercado del transporte de pasajeros. Esperamos que poco a poco se vaya recuperando junto al sector del motor de nuestro país, ya que incidirá de manera directa en nuestro segmento".

En este sentido, "la desescalada tiene que ser un periodo de mejora paulatina pero constante, cada semana mejor que la anterior. Las ventas siguen disponibles para cuando haya un poco más de movimiento en el mercado y los vehículos, gracias a la vuelta de actividad de las fábricas, se irán entregando a los clientes a partir de este mes de mayo", concluye el director de Iveco Bus en la Península.

MAN inicia la comercialización de su Lion's City eléctrico articulado

Barcelona y Colonia van a ser las dos primeras ciudades en el mundo en poder realizar pruebas reales en operación con el nuevo MAN Lion's City 18 E, el autobús eléctrico articulado del fabricante germano.

Estas pruebas se enmarcan en la hoja de ruta de MAN Truck & Bus hacia la electromovilidad, que en 2020 entregará 15 autobuses eléctricos a clientes de cinco países europeos, y que incluye el debut del Lion's City 18 E en servicio regular.

La comercialización del nuevo autobús eléctrico articulado comenzó a principios de abril y, en opinión de Rudi Kuchta, director de la unidad de negocio de Autobuses de MAN Truck & Bus, "el MAN Lion's City 18 E, con sus 18 metros de longitud, es la elección perfecta para cualquier empresa que busque un autobús urbano totalmente eléctrico, sin emisiones, y que tenga capacidad para muchos pasajeros".

Dos motores eléctricos centrales en el segundo y tercer eje brindan al autobús la potencia necesaria para el transporte por ciudad. A diferencia de los motores eléctricos alojados cerca de los cubos de las ruedas, estos modelos son fácilmente accesibles y tienen un diseño menos complejo, facilitando los trabajos de mantenimiento y reduciendo el coste total de explotación (TCO). El autobús articulado está equipado con un sistema contra el efecto tijera y un sistema anti-torsión, optimizando aún más la estabilidad durante la conducción.

En el MAN Lion's City 18 E, la cadena cinemática totalmente eléctrica tiene una potencia entre



320 y 480 kW. La energía proviene de las baterías modulares (de ión-litio desarrolladas a partir del kit modular del Grupo) con una capacidad instalada de 640 kWh. Las baterías tienen un sistema inteligente de gestión de temperatura optimizado para su uso en autobuses urbanos que garantiza su disponibilidad en cualquier época del año. La autonomía alcanza los 200 kilómetros (hasta 270 en condiciones favorables) a lo largo de toda la vida útil de las baterías.

Las baterías se cargan en la cochera a través de un enchufe con sistema de carga combinada (CCS). Con una capacidad de carga media de 100 kW y una potencia máxima de hasta 150 kW, el autobús articulado se puede cargar completamente en menos de cuatro horas. La versión de 18 metros del Lion's City E tiene capacidad para un máximo de 120 pasajeros.

Hoja de ruta

En diciembre de 2019, MAN

Truck & Bus hizo entrega de los dos primeros autobuses eléctricos de 12 metros a las empresas de transporte Hamburger Hochbahn AG y Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH para su servicio regular. A lo largo de 2020, la flota de demostración compuesta por 15 autobuses eléctricos prestará servicio en Alemania, España, Luxemburgo, Bélgica y Francia. Como parte del este programa de ensayos, MAN también entregará el autobús eléctrico de 18 metros a las empresas de transporte Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) en Colonia y Transports Metropolitans en Barcelona (TMB) con el fin de llevar a cabo los ensayos prácticos en ambas ciudades. Durante el último trimestre de 2020, MAN tiene prevista la entrega de los primeros autobuses MAN Lion's City en versión rígida de 12 metros. El autobús Lion's City E totalmente eléctrico en versión articulada comenzará su producción en serie durante el primer semestre de 2021.



Evobus Ibérica obtiene el sello de Centro Protegido frente al virus

Daimler Buses en España (EvoBus Ibérica) obtuvo hace unos días el sello de Centro Protegido frente al Covid, en adhesión al protocolo de protección y prevención establecido por Mercedes-Benz, supervisado y auditado por TÜV SÜD Atisac, S.A.E.

Este sello como "Centro Protegido frente al Covid-19", válido para Daimler Buses en España y sus marcas (Mercedes-Benz, Setra, OMNIplus, BusStore), es un distintivo "para nuestras instalaciones, taller BusWorld Home Madrid, almacén de recambios y centro de entrega de vehículos nuevos y de ocasión".

"Hemos supervisado la calidad de nuestros procesos de protección y prevención con una entidad de referencia a fin de garantizar ante nuestros clientes, personal y proveedores, que se han definido e implantado los protocolos adecuados para aplicar las medidas higiénico-sanitarias de protección y prevención frente al Covid-19 y velar por su cumplimiento de forma sostenida en el tiempo. De esta forma la asistencia a nuestros centros se puede realizar en las



condiciones óptimas de seguridad y protección. Cabe destacar que todo nuestro personal cuenta con formación para el correcto tratamiento y manipulado de los vehículos en la recepción y gestión de los vehículos del taller, entrega de recambios, así como entrega de vehículos nuevos y de ocasión", indican desde Evobus.

Servicios y productos

A través de la marca OMNIplus, la compañía ofrece el montaje de mamparas para la puerta de la cabina del conductor, disponible para los modelos Citaro Mercedes-Benz, Intouro Mercedes-Benz, y S 415 LE business

de la MultiClass de Setra. La mampara actúa como protección del conductor contra salpicaduras o eventuales contagios por parte de los pasajeros. El conductor queda en un espacio aislado del resto del vehículo.

Las mamparas se fabrican tanto en vidrio como policarbonato, siendo un material de alta resistencia, antireflectante y fácil de higienizar. El policarbonato es un plástico ligero, resistente y duradero. En ambos casos, son una solución de recambio original y homologada por OMNIplus. Las mamparas de conductor están disponibles para diferentes puertas de cabina en versiones de vehículos.

'Vuelve con Volvo', campaña del fabricante para facilitar el retorno

Volvo Buses ha intensificado el soporte que concede a los operadores de transporte de viajeros por carretera, en una nueva campaña de servicio bajo el lema: 'Vuelve con Volvo', una revisión de los autocares de discrecional.

Con el objetivo de facilitar a los operadores el regreso de la actividad del transporte de viajeros, la campaña de Volvo Buses 'Vuelve con Volvo' ofrece a los operadores que incluyen en sus flotas los modelos de autocares de servicio discrecional B8R, B11R y 9700, una revisión completa de tres horas sin coste de mano de obra, hasta final de agosto. Asimismo, también podrán disfrutar de descuentos especiales en una selección de Recambios Genuinos Volvo, cuya necesidad de sustitución se identifique en el curso de la mencionada revisión, en toda su red de concesionarios y talleres oficiales.

Este chequeo incluye la inspección de niveles de aceites y fluidos, revisión del circuito de refrigeración, desde el radiador, el vaso de expansión hasta los manguitos del motor, la revisión del circuito de climatización, correas, entre otros sistemas. También se revisará la dirección, luces, los frenos y la presión y estado de los neumáticos.

En esta nueva campaña 'Vuelve con Volvo', Volvo Buses quiere seguir siendo un apoyo para el Sector, ayudándoles en su puesta a punto para la vuelta a las carreteras de la manera más segura y sostenible.



Híbridos en Zaragoza

La flota de autobuses urbanos de Zaragoza, gestionada por Avanza, acaba de incorporar 17 nuevos vehículos híbridos articulados, de Volvo.

Con esta adquisición son ya 111 los autobuses de Zaragoza que utilizan tecnología híbrida, el 31,5% de la flota, según el Ayuntamiento de la ciudad, a los que se añaden cuatro buses 100% eléctricos. Esta renovación sitúa la edad media de la flota en 7,56 años, mejorando los 7,7 de principios de 2019.

Los 17 nuevos buses (muy similares a los 18 que entraron en operación el año pasado) son de la marca Volvo, modelo 7905, articulados de 18 metros de longitud y con un motor eléctrico (además del de combustión) de 130 kw. Todos ellos vienen equipados con tecnología Mobileye Shield+, un sistema inteligente de detección

por visión artificial que analiza constantemente el entorno del vehículo para identificar potenciales peligros y alertar al conductor.

Esta tecnología, basada en visión por ordenador y que llega a Zaragoza tras su despliegue en Barcelona, analiza tanto la parte delantera de la calzada como los ángulos muertos de los laterales y avisa de las situaciones de riesgo mediante señales acústicas, visuales o vibración. El sistema consta de varias cámaras integradas en el vehículo que escanean constantemente el entorno para detectar potenciales colisiones y alertar al conductor con antelación, ayudándole a entender de dónde procede el peligro y reduciendo el tiempo de reacción. De esta forma se reducen las posibilidades de colisión y se mejora la seguridad para peatones, ciclistas, motos y conductores de otros vehículos.



VDL apuesta por el alquiler para ayudar a sus clientes

"VDL comenzó 2020 a buen ritmo, y esperamos recuperarlo lo antes posible", afirma Héctor Rodríguez, su director en España.

"En este periodo hemos aprovechado para mejorar las estructuras internas y mirar hacia el futuro", añade al respecto de la incidencia de la pandemia en VDL España. Entre las medidas que se han adoptado, Juliette Barrios, directora de Operaciones, resalta el impulso a los temas de comunicación, la agilización de cuestiones administrativas, optimizar procesos internos y dinámicas de grupos, así como la generación de informes en todas las áreas.

A nivel operativo, "los talleres no han parado, al igual que la

postventa y los recambios, siempre con las necesarias medidas de seguridad y sanitarias que la situación requieren", explican los responsables. En los próximos meses se irá "ampliando y especializando la red de asistencia, para que acompañe cada día mejor a nuestro producto Premium".

Una de las principales novedades que está preparando VDL es una oferta de alquiler de vehículos. "Nos hubiera gustado presentarla en otras circunstancias, porque el proyecto lo estamos desarrollando desde mucho antes de que se produjera la pandemia, pero pensamos en cualquier caso que es una buena solución para los clientes", recalca Rodríguez.



Scania genera la energía de sus plantas con renovables

La producción mundial de Scania concluye la transición hacia fuentes de energía renovables no fósiles. En España, todas las instalaciones funcionan ya con energía verde, claro ejemplo del compromiso con la descarbonización.

Scania ha anunciado que sus 10 mayores plantas de producción mundiales se alimentan ya de energía eléctrica no fósil, una meta establecida para 2020. La última en abandonar la energía fósil ha sido la situada en Tucumán, Argentina, cuyo abastecimiento de electricidad será asegurado por una central eólica.

"Hemos trabajado mucho este año para alcanzar la meta de eliminar totalmente los combustibles fósiles de nuestras operaciones industriales", declara Leif Borgstedt, asesor principal de energía de Scania. "Adquirimos energía de un gran

número de proveedores con Garantías de Origen y otras certificaciones equivalentes, que aseguran el suministro de energía proveniente de fuentes renovables, como la energía hidroeléctrica, eólica y solar".

En conjunto, las 10 plantas de producción de Scania consumen cerca de 450.000 MWh. La adopción de energía eléctrica no fósil representa una reducción anual de 33.000 toneladas de CO2.

"La descarbonización de nuestras operaciones industriales constituye un hito en nuestra trayectoria y pone de manifiesto nuestro compromiso en alcanzar las Metas con Base Científica", puntualiza Follér.

Todas las instalaciones de Scania Hispania funcionan con la denominada 'Energía Verde', lo que significa que la electricidad de todas las delegaciones de Scania en España es 100% procedente de energías renovables.



Indcar decide reforzar su apuesta por el gas natural

Todas las empresas del Sector están continuamente adecuando su operativa y producción a las circunstancias sanitarias y normativas. En el caso del carroceros catalán Indcar.

La empresa "se encuentra actualmente en funcionamiento después de unas semanas de parada de la producción", y en la medida de lo posible "prioriza el teletrabajo para aquellas áreas en las que es posible, como administración, comercial, informática... pero el trabajo en planta se restableció con normalidad hace ya meses. Por su parte, postventa y recambios ha estado en funcionamiento todo este tiempo, sirviendo con normalidad", indican fuentes del carroceros arbuicense.

Ahora, "se están tomando todas las medidas de protección que establecen las normativas: distancia de seguridad de dos metros, mascarillas, desinfectante de manos... Además, se escalonan

las entradas y las salidas de los diferentes departamentos y secciones de producción para evitar colapsos de gente. Las personas de alto riesgo por enfermedades cardiovasculares o respiratorias, no se han incorporado al trabajo presencial. Además, se están cumpliendo todos los protocolos para la llegada de material, transportistas y mensajería".

Estrategia de producto

Además de lo obvio, el coronavirus también está "modificando un poco los plazos de lanzamiento de nuevos proyectos, pero a la vez estamos incorporando nuevos lanzamientos para adaptarnos a esta 'nueva normalidad' que se avecina. Los proyectos de propulsión a gas continúan adelante y se ha ampliado el número de modelos que podrá ir con soluciones estándar Iveco de gas, pero también los modelos que podrán incorporar la solución de depósitos con mayor capacidad de Indcar".

Ascabus: 'Había ilusión en FIAA, pero la situación es la que es'

El cambio de fechas de la FIAA es un jarro de agua fría para todo el Sector en su conjunto, pero quizá los carroceros sean la parte más afectada de esta decisión.

Agustín Gómez, secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses (Ascabus), confirma que "la situación es la que es, y no podemos hacer nada al respecto. La incertidumbre económica que vive la sociedad, y por tanto muchas empresas del Sector, tiene que irse aclarando antes de tomar decisiones, sin obviar, por supuesto, la parte sanitaria y todo lo que conlleva".

Por eso, Gómez entiende que "no era el momento de hacer la feria. El espíritu de todos nosotros, y la esperanza, decían que sí, que la celebráramos, porque hay muchas ganas y nos hubiera gustado a todos, pero las circunstancias indican lo contrario y hay que ser prudentes. Después de vacaciones veremos cómo está la situación, cómo arranca el curso escolar y cómo se van aclarando las cosas. Los carroceros seremos los primeros en celebrar la recuperación de la actividad".



Ascabus recuerda que "si al empresario le va mal, a los carroceros también, porque somos el siguiente eslabón", y en esa línea, analiza la posible ampliación de la edad de los vehículos destinados al escolar hasta los 18 años: "Impediría una renovación que es necesaria. Más allá de las cuestiones de seguridad, porque damos por sentado que un vehículo que pasa la ITV es seguro, no debemos olvidar que llevamos algunos años insistiendo en la transición ecológica. Un vehículo de 18 años es Euro 2 ó Euro 3, y las diferencias ambientales en este sentido son relevantes. Entendemos que la Administración debería articular medidas de apoyo a las empresas para facilitarles esa necesaria renovación, y no posponerla en el tiempo".

Al respecto de las medidas ya puestas en marcha, Gómez expone que "el plan Moves II solo afecta a un 2% de las matriculaciones totales, pero no solo en España", dado que solo tiene vigencia sobre vehículos híbridos o eléctricos, mientras que "el Renove 2020 apenas destina un máximo de 4.000 euros por vehículo M2 o M3, que no es incentivo suficiente para un empresario a la hora de convencerle para renovar. Las medidas deben ser de otro tipo, y consensuadas con todos los implicados, incluidos nosotros". Esta última afirmación la cimienta el secretario general en el empleo, ya que "toda nuestra actividad es nacional y generamos unos puestos de trabajo que estarían en riesgo si no se ayuda a reflotar la actividad en su conjunto".

Castrosua reestructura su área de servicios para la postventa

Grupo Castrosua, en su afán por la búsqueda de la mejora continua y de la satisfacción de nuestros clientes, ha decidido reestructurar su área de servicios postventa, integrando las secciones de Postventa y de Recambios en un único departamento. Este cambio organizativo tiene validez desde el pasado 2 de junio.

Esta decisión se encuentra enmarcada dentro de la estrategia del Grupo Castrosua de incrementar la aportación de valor que sus servicios postventa ofrecen a clientes y socios. Las sinergias en la gestión de recursos por parte de todo el equipo actual de ambas áreas, junto con el decidido apo-

yo de todo el resto de integrantes de Grupo Castrosua, y la confianza de los clientes, serán sus herramientas para conseguirlo.

Roberto Suárez Barcala, actualmente responsable de Recambios, es la persona que pasa a ocupar el puesto de director de Postventa y Recambios de Grupo Castrosua. Roberto no solo acumula muchos años formando parte del equipo en la empresa, si no que ha demostrado una gran experiencia y valía profesional a lo largo de los años, siendo un excelente conocedor del Sector, tanto en el ámbito del producto como en el de las particularidades del mercado.

"Podéis seguir contactando

con las personas con quien lo hacíais habitualmente para vuestras gestiones, trámites o consultas. En cualquier caso, Roberto como director de esta nueva área operativa, así como Javier Rodríguez Vilela, gerente industrial del Grupo y de quien depende directamente la misma, quedan a vuestra disposición para cualquier tema que necesitéis. Seguiremos trabajando en la mejora continua del servicio postventa, atentos a las sugerencias y necesidades de nuestros clientes y agradecemos de antemano vuestra colaboración", concluyen desde la empresa carroceros gallega.

Vuelta a la normalidad

La vuelta a la normalidad está en mar-



cha, y Castrosua, una vez pasado el estado de alarma, pone sus ojos en el futuro y en estar más cerca, si cabe, de clientes y empleados. Beatriz Castro, consejera delegada del Grupo Castrosua, explica a NEXOBÚS que, desde principios de mayo, "hemos reincorporado al trabajo a toda nuestra plantilla y continuamos trabajando

en las fábricas a dos turnos, como lo hacíamos antes del cierre. No obstante, hemos tenido que adaptar nuestra organización de la producción a esta nueva situación, tanto a nivel de planificación de los suministros como de estimación de pedidos y todo ello, por supuesto, cumpliendo todos los protocolos de protección".



Alsa se adhiere a la campaña 'Madrid os da las gracias', del Ayuntamiento

El operador de movilidad Alsa se ha adherido a la campaña 'Madrid os da las gracias', iniciativa puesta en marcha por el Ayuntamiento de Madrid para reconocer el esfuerzo y dedicación del personal sanitario y de emergencias, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, militares de la UME y bomberos durante la crisis sanitaria del Covid-19. La campaña, con la colaboración de la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid (AEHM), consiste en una serie de promociones y ventajas para visitar y hacer turismo en Madrid, e incluye descuentos y gratuidades en cerca de 40 hoteles de la capital, así como en entradas a museos, espectáculos y otros atractivos turísticos de la ciudad, hasta el próximo 30 de septiembre.

Asimismo, revelan que, aunque la compañía Alsa, que durante la crisis ha desarrollado distintas acciones de Responsabilidad Corporativa apoyando la labor de estos profesionales, como la cesión de material móvil para el traslado de enfermos y en apoyo a la labor de la UME, o el traslado gratuito de profesionales sanitarios, entre otras, no podía dejar de sumarse a esta iniciativa. Por ello ofrece un 20% de descuentos en todos sus



servicios de larga distancia con destino Madrid, para viajes hasta el 30 del próximo mes de septiembre.

Para beneficiarse de este descuento solo será necesario adquirir los billetes antes del 31 de agosto, incluyendo el código de la promoción a la hora de efectuar la compra en la página web de Alsa o la de Movelia, y acreditar documentalmente antes de acceder al autobús la pertenencia a algunos de los colectivos profesionales a los que se dirige la campaña.

Los servicios nacionales de Alsa comunican diariamente la ciudad Madrid con Castilla y León, Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón, Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia, Andalucía

y Castilla-La Mancha. En todos ellos ha implantado su programa de Movilidad Segura, para ofrecer máximas garantías sanitarias y convertir al autobús en un espacio seguro para viajar.

10 Otokar para Ferrol

Alsa sigue apostando por la marca Otokar y ha comprado un lote de 10 autocares, para incorporar a la flota de la ciudad de Ferrol. Somauto ha procedido a la entrega de dos autobuses Kent C 10,80 m - Cummins 300 CV, para que vayan incorporándose a su flota de urbanos, y el resto se irán entregando paulatinamente. La enorme capacidad y el bajo coste de funcionamiento del Kent C garantizan un elevado nivel de rendimiento.



FlixBus lanza su nuevo servicio de autobuses en Reino Unido

Desde el pasado mes de julio, Reino Unido forma parte de una red que ya dispone de 400.000 conexiones diarias a 2.500 destinos en 32 países. Con el lanzamiento de la red Doméstica en Reino Unido, España es el único país europeo donde FlixBus no opera trayectos domésticos.

Pablo Pastega, director general de FlixBus España, declaró que confía en que la compañía será el medio más barato para que la gente viaje entre las ciudades a las que ya dan servicio, y espera que se añadan rápidamente nuevos destinos. "Incorporar Reino Unido a los países en los que FlixBus tiene redes domésticas es un gran paso para pintar de verde la movilidad europea. Esperamos poder hacer lo mismo en España en un futuro próximo y seguiremos luchando para hacer cabotaje aquí, ya que esto conectará a mucha más gente y mejorará el sistema

de movilidad en el país". Además señaló que "con la relajación de las restricciones del confinamiento, la gente querrá empezar a viajar para ver a la familia y los amigos, volver a la universidad o al colegio o viajar por trabajo y ofreceremos una forma segura, cómoda y asequible de hacerlo. Además, viajar en autobús es la forma más ecológica de viajar en Europa. Al asociarnos con empresas locales, también daremos un impulso a las empresas que han sido duramente afectadas por la Covid-19".

Inicialmente, la empresa utiliza seis autobuses de diferentes empresas locales, pero estas cifras aumentarán a medida que la demanda crezca. FlixBus conecta Londres, Birmingham, Bristol, Portsmouth y Guildford a la mayor red de autobuses interurbanos de Europa, con más ciudades de Reino Unido por llegar.



Autocares Vázquez Olmedo lleva a cabo la presentación de la aplicación móvil Mufmi

Autocares Vázquez Olmedo ha presentado oficialmente la aplicación móvil Mufmi. Al evento han acudido diversos representantes de las administraciones, tales como la delegada territorial de Fomento, Carmen Casero; el alcalde de Alhaurín de la Torre, Joaquín Villanova; el concejal de Movilidad, Tráfico y Seguridad Ciudadana del mismo ayuntamiento, Pablo Montesinos; y por parte del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Raquel del Paso.

Mufmi es un servicio gestionado de movilidad compartida a la demanda integrado en el transporte público, basado en la plataforma digital ioki (Grupo Deutsche Bahn, los Ferrocarriles Alemanes). Permite pedir a través de una aplicación móvil o por teléfono el transporte entre un lugar cercano al domicilio y el destino.

La plataforma organiza automáticamente el viaje recogiendo varios viajeros con origen y des-

tinio similares para así optimizar costes y velocidades comerciales. Más allá de su propia zona de servicio, se integra en los horarios y las tarifas del transporte público, alimentando cabeceras de línea, intercambiadores o estaciones. No compete con el transporte público, sino que se integra y optimiza el uso de los recursos ya existentes.

Desde el pasado 10 de junio, Alhaurín de la Torre es la primera ciudad española con transporte público completamente flexible, ofrecido por Mufmi. De lunes a viernes (9:00 a 14:00 y 16:30 a 19:30), dos microbuses atienden la zona de las líneas M101, M102 y M136. Dentro de este horario se puede ir a cualquier hora desde cualquier parada a cualquier otra parada, con independencia de la línea de autobús, pidiendo el servicio por la aplicación móvil de Mufmi o llamando al teléfono 911 010 100. Con Mufmi, el transporte público se acerca al usuario.

Primeros autobuses de la nueva flota de Grupo Ruiz en Mallorca

El pasado 23 de julio tuvo lugar el acto de presentación de los dos nuevos autobuses que compondrán la flota de Grupo Ruiz en Mallorca. Estos vehículos realizarán el servicio de transporte de la nueva línea en pruebas que unirá Sant Agustí y la estación Intermodal.

A la presentación de los nuevos vehículos que compondrán la flota de TIB han acudido varias autoridades mallorquinas: la presidenta del Govern, Francina Armengol; el *conseller* de Movilidad y Vivienda, Marc Pons; el director general de Movilidad y Transporte Terrestre, Jaume Mateu; y el director gerente del Consorcio de Transportes de Mallorca, Maarten Johannes Van Bemelen. Además, se ha contado con la presencia de Alberto Egido, director general de Grupo Ruiz y Javier Badorrey, responsable del servicio que prestará el Grupo en Mallorca.

Con este acto se ha inaugurado también la primera línea en pruebas con la nueva flota de Grupo Ruiz. La línea L199 permitirá probar los diferentes componentes tecnológicos de los nuevos autobuses, así como el novedoso sistema tarifario, que empezará a estar vigente cuando entre en servicio la nueva red TIB, previsiblemente a finales de este año 2020. Esta primera línea operará con dos autobuses propulsados con gas natural comprimido (GNC), que además de reducir emisiones contaminantes,

disponen de mejoras tecnológicas como un sistema de prevención de accidentes, pantallas interiores de información al usuario, rampas para personas con movilidad reducida (eléctrica y manual), espacio para dos sillas de ruedas o carritos de bebé, butacas reservadas para diversos colectivos, sistema anti bacterias con filtros especiales para higienizar el aire del interior del vehículo, puertos USB y WiFi gratuita, entre otras.

En palabras del director general de Grupo Ruiz, "estos autobuses son, con toda seguridad, los de mayor y más moderna equipación tecnológica de los que circularán por España y muy probablemente por toda Europa".

Sistema tarifario

Otro importante elemento innovador, incorporado a la nueva flota de TIB, es su sistema tarifario, a través de la tarjeta intermodal, que se convertirá en un monedero que otorgará puntos al usuario cada vez que éste realice un viaje, y se transformarán en dinero que se descontará en siguientes trayectos. Esta medida incentiva el uso del transporte público en la isla, fomentando formas de movilidad más sostenibles y eficaces. Por eso, como la propia presidenta de las Islas Baleares afirmaba: la nueva flota de Grupo Ruiz permite "empezar el sueño de cambiar en Mallorca, la movilidad tradicional



por una movilidad más sostenible y con tecnología puntera".

El transporte público interurbano de la isla también dispondrá de mejoras en materia de seguridad, entre ellas destacan: el sistema de alcoholímetro con el que cuentan los nuevos autobuses de Grupo Ruiz, siendo necesario que el dispositivo detecte el perfecto estado del conductor para arrancar el vehículo; o su detector de fatiga que controla el estado de cansancio, sueño o distracción del conductor, emitiendo alarmas que le obligan a permanecer atento.

Grupo Ruiz apuesta por incorporar a colectivos pocos representados en el sector Transporte, como es el caso de las mujeres. Por ello, los vehículos de esta nueva línea en pruebas serán conducidos exclusivamente por mujeres, "deseando que las mujeres conozcan la oportunidad que supone este sector, para que el género femenino sea el predominante en nuestra futura plantilla, de más 200 empleados".

EMT Madrid y Naturgy colaboran para impulsar el plan Smart City

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Madrid y la compañía distribuidora eléctrica del Grupo Naturgy, UFD, han firmado un convenio de colaboración cuyo objetivo principal es el impulso de la electrificación de la movilidad y el transporte público para un modelo de ciudad inteligente (Smart City) óptimo para Madrid. El convenio ha sido rubricado entre el director gerente de EMT, Alfonso Sánchez, y la directora de Redes de Electricidad Zona Centro de UFD, Mónica Puente, en presencia del delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, y del director de Redes de Electricidad de Naturgy, Raúl Suárez.

Con el objetivo de trabajar de forma conjunta en la electrificación de la red de autobuses y en la planificación de infraestructuras, UFD asesorará en el estudio de alternativas de suministro eléctrico así como en la planificación de una red de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos y en espacios públicos gestionados por EMT. Una de las actuaciones más relevantes, ya identificada y acordada por ambas compañías, será el estudio para el



centro de operaciones de La Elipa, el innovador proyecto de cochera 100% eléctrica de la empresa municipal. El acuerdo, con una duración inicial de dos años, establece una comisión mixta de seguimiento presidida por EMT, que determinará las actuaciones de cada año y realizará el seguimiento de su cumplimiento.

Estrategia Smart City

El acuerdo se enmarca dentro de la estrategia Smart City que ambas entidades vienen impulsando desde hace años en sus respectivos sectores de operación. En materia de movilidad, transporte público y suministro energético, los modelos Smart City prevén la aplicación de

desarrollos de innovación tecnológica para lograr la reducción de emisiones contaminantes, mejorar la calidad del aire y la calidad de vida en las ciudades y para hacer un uso más eficiente de los recursos disponibles. El modelo apuesta por la consolidación de la movilidad eléctrica, la implantación de medidas de eficiencia energética y la sensibilización de los ciudadanos en materia energética.

En este sentido, EMT y el Ayuntamiento de Madrid han apostado en los últimos años por el fomento de una movilidad y un transporte público sostenibles mediante la implantación de políticas y medidas para mejorar la calidad del aire.

El transporte escolar andaluz vuelve a reclamar la prórroga de sus contratos

"La Junta de Andalucía quiere hundir al Sector del transporte escolar en Andalucía". Así de claro y contundente se ha manifestado el presidente de Fedintra, Antonio Vázquez.

Y es que Extremadura ha renovado el contrato del transporte escolar para el próximo curso 2020-2021, estando en las mismas circunstancias que actualmente se encuentra el transporte escolar en Andalucía, es decir, con un contrato que finalizaba en este año y que se encuentra paralizado desde el 14 de marzo de 2020.

Además en Extremadura, Galicia, Cataluña, Castilla y León, Navarra, Madrid, Aragón y Cantabria se han iniciado los trámites para el pago de las indemnizaciones que corresponden a las empresas, tras la suspensión del contrato el pasado mes de marzo, mientras que en Andalucía aún está pendiente el pago de estas indemnizaciones.

Para exigir la prórroga del contrato escolar en Andalucía, empresas y trabajadores se han vuelto a concentrar ante las sedes de las Delegaciones de Educación de la Junta de Andalucía en Sevilla y Málaga, donde se ha escenificado "el entierro de las empresas de transporte que realizan las rutas escolares, si los contratos no son prorrogados".

La Agencia Pública de Educación de la Junta es un instrumento de la Administración "carente de sensibilidad en los momentos ac-



tuales, sin cabeza, y que con su actitud solo va a propiciar la desaparición de las pymes del Sector del transporte. Empresas familiares que no van a poder sobrevivir, mientras otras Comunidades Autónomas asumirán hasta el 80% del pago de los contratos del transporte escolar", señala Vázquez.

¿Por qué no en Andalucía?

Si en Extremadura son capaces de mantener los contratos de transporte escolar con una prórroga adicional y además han agilizado los trámites para el pago de las indemnizaciones como en otras muchas Comunidades Autónomas, "¿por qué en Andalucía no es posible prorrogar el contrato de las rutas escolares y tan solo se plantean una indemnización absolutamente insuficiente tras la suspensión del contrato?", se preguntan desde la Federación del Transporte de Andalucía.

En esta línea, se exige a la APAE que explique qué peso tiene cada

apartado en la estructura de costes del contrato, ya que el pago de indemnizaciones está sujeto al mantenimiento de las plantillas de trabajadores, provocando un desfase importante entre ingresos y gastos. Además, la tardanza en la tramitación de esos pagos ha supuesto que todas las empresas han tenido que realizar expedientes temporales de regulación de Empleo. "En materia del empleo sigue habiendo bastante incertidumbre y confusión, ya que el condicionante de mantener el empleo para recibir las indemnizaciones favorece, además, a las empresas que tenían a sus empleados con contratos temporales y precarios", asegura el presidente. "Un perjuicio más para los empresarios que han apostado durante estos años por un empleo de calidad y a jornada completa, frente a los que contrataban a tiempo parcial".

Sin renovación, la viabilidad económica de las 500 empresas de transporte está en el aire.



Navarra aprueba dos millones para el transporte

El Gobierno de Navarra ha aprobado el sexto Decreto Ley-Foral que recoge un paquete de medidas en la lucha contra los efectos de la pandemia del Covid-19 en beneficio de diferentes sectores de la población y del tejido económico, siendo convalidado posteriormente por el Parlamento. El nuevo DFL contempla medidas en materia fiscal, en favor de la conciliación, la digitalización y la fiscalidad verde; para el transporte de viajeros por carretera o para los trabajadores autónomos del sector cultural.

Esta compensación económica a las empresas prestadoras de estos servicios de transporte, se establece como consecuencia de la reducción extraordinaria de ingresos, ocasionada por una menor demanda de servicios

En materia de transporte, el Ejecutivo foral ha aprobado destinar dos millones de euros para compensar el déficit incurrido en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera durante la vigencia del estado de alarma. Considerados de carácter esencial,

estos servicios se han venido prestando con grandes caídas de la demanda, de en torno al 95%.

Esta compensación económica a las empresas prestadoras de estos servicios de transporte se establece como consecuencia de la reducción extraordinaria de ingresos ocasionada por una menor demanda de servicios por parte de la ciudadanía ante las limitaciones establecidas a la movilidad y por las restricciones impuestas respecto a la ocupación de los vehículos para procurar la debida separación entre personas usuarias. De igual modo, también se ha tenido en consideración el incremento de los costes a los que han tenido que hacer frente debido a la desinfección diaria de los vehículos.

Cabe recordar que, durante los últimos tres meses, para contener la propagación del Covid-19, se establecieron importantes limitaciones a la libertad de circulación de las personas. Como consecuencia de ello, desde la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra se fueron reduciendo de manera progresiva los servicios.



790.000 euros para el autobús público en Murcia

El Consejo de Gobierno de Murcia, en su sesión del pasado 23 de julio, aprobó destinar un total de 468.000 € para fomentar el uso del transporte público de autobuses.

Asimismo, también para la movilidad de los usuarios que se desplazan en las tres líneas que conectan la ciudad de Murcia con Blanca, Ricote, Ulea y Archena; con Campoamor (Alicante); y con Fuente Álamo y Cartagena.

Estos servicios forman parte de la concesión denominada Valle de Ricote-playas (MUR-

092). Se trata de una concesión que gestiona la empresa Busmar S.L.U.

Por otro lado, se aprobó también la concesión de una subvención por valor total de 322.000€ a la empresa Transportes de Viajeros de Murcia S.L.U.

El principal objetivo de esta inversión es reforzar los servicios de las líneas 30 (Zeneta-Murcia) y 78 (El Secano de Torreagüera-Arrixaca-Universidades), incluidas también en la concesión MUR-093.

La EMT madrileña se refuerza con conductores y 50 buses eléctricos

El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, anunciaron el pasado 22 de julio, en el Pleno municipal, que se van a realizar 181 contrataciones nuevas de conductores en la Empresa Municipal de Transportes (EMT) hasta finalizar el año. Desde noviembre a enero del año pasado se contrataron 270 conductores y en septiembre llegarán dos tandas, con un total de 75 empleados adicionales. El regidor madrileño también ha trasladado en la Cámara madrileña que este mes se han comprado 50 nuevos autobuses eléctricos, la mayor adquisición de flota cero emisiones que ha realizado la emt a lo largo de su historia.

Estos dos anuncios, adelantados en su comparecencia sobre las previsiones del Gobierno municipal sobre la ejecución de los Acuerdos de la Villa, están alineados con dos de las 80 medidas pactadas en la Mesa de Estrategia de la Ciudad de los mencionados pactos. Por un lado, el grupo de Movilidad Sostenible y Medio Ambiente negoció contratar el personal necesario para cubrir las bajas que se produzcan en la EMT durante los meses de julio y agosto y continuar con las contrataciones



previstas hasta final de año. Por otro, garantizar el compromiso que adquirió el alcalde en la Cumbre del Clima del pasado año de que a partir de 2025 todos los autobuses que adquiera la empresa pública sean cero emisiones.

Los nuevos conductores, que se irán incorporando progresivamente a lo largo del último cuatrimestre de este año, vienen a reforzar una plantilla actual de personal de conducción cercana a los 6.300 efectivos para cubrir las necesidades del servicio de autobús con las previsiones actuales de demanda.

Movilidad sostenible

La compra de los nuevos autobuses

cero emisiones tiene un presupuesto base de licitación de 35 millones de euros, IVA incluido, y está dividida en dos lotes. El primero, de 30 autobuses, se ha adjudicado a BYD. El modelo elegido ha sido el BYD K9UB. Un segundo lote de 20 eléctricos ha sido adjudicado a la compañía vasca de electromovilidad Irizar e-mobility, para su modelo Irizar ieBus.

En el proceso se han tenido en cuenta aspectos como el precio de adquisición, la autonomía de los vehículos, el coste del consumo de energía, el coste de mantenimiento y la garantía adicional ofertada por el fabricante respecto a la ya exigida en los Pliegos de Condiciones.

Madrid pone en marcha el primer urbano a demanda en su servicio

El delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, acompañado del gerente de la Empresa Municipal de Transportes (EMT), Alfonso Sánchez, inauguraron el 8 de julio el nuevo servicio municipal de autobús bajo demanda que enlaza los hospitales 12 de Octubre e Infanta Leonor.

'EMT Smart Bus Madrid' es un proyecto piloto que el Ayuntamiento de Madrid y la emt han lanzado en colaboración con las empresas Ferrovial Wondo, Goggo Network y ViaVan. Este bus 'inteligente' comunica el Hospital 12 de Octubre (Usara) y el Hospital Infanta Leonor (Villa de Vallecas) a través de una red de 73 paradas coincidentes con diferentes líneas de la emt que discurren próximas a la M-30 y a la A-3, entre los distritos de Puente de Vallecas, Arganzuela (zona de la estación de Méndez Álvaro) y Moratalaz.

A diferencia de otras líneas de autobuses convencionales, este servicio piloto tiene un recorrido dinámico en cada viaje, ya que queda determinado en función de las solicitudes realizadas por los usuarios a través de una novedosa aplicación móvil. Las reservas se pueden llevar a cabo hasta 90 minutos antes de la hora de salida del autobús y las salidas están programadas desde cada hospital cada 60 minutos.

Este proyecto conjunto del Ayuntamiento y la EMT nace a consecuencia de la crisis sanitaria de la Covid-19 con la idea de acortar



distancias y tiempo entre las paradas con origen y/o destino entre estos dos centros hospitalarios. El servicio, que se prolongará hasta finales de agosto, funcionará de lunes a domingo. La primera salida está prevista a las 7:00 h desde ambos hospitales y la última a las 23:00 h. La EMT ha dispuesto dos autobuses Mercedes GNC y seis conductores que contarán con unas tabletas para poder seguir las indicaciones de navegación de estas rutas dinámicas.

La duración de todo el trayecto será variable según el número de reservas, pero siempre inferior a una hora en total. Se estima que la longitud del trayecto ronda los 11 kilómetros en cada sentido aproximadamente, en función de las peticiones efectuadas por los viajeros y de la configuración del recorrido resultante de esta línea a demanda.

Reservas por la aplicación

Este innovador servicio funcio-

nará a través de una aplicación ya disponible para smartphones (iOS y Android). El usuario deberá registrarse en 'EMT Smart Bus Madrid', pudiendo así reservar su trayecto con la hora y el origen/destino elegidos, bien introduciendo una dirección mediante texto o seleccionando el punto sobre el mapa. El propio sistema elige la parada de la emt más próxima a la dirección proporcionada para que el usuario acceda al autobús. A su vez, los viajeros registrados podrán recibir notificaciones sobre el servicio y comprobar en tiempo real el recorrido del autobús a través de la aplicación.

Los usuarios pueden comenzar su viaje en cualquiera de las paradas de la red preestablecida de antemano, siempre que su destino sea uno de los dos hospitales, o comenzar el viaje en alguno de los dos centros hospitalarios conectados por este autobús 'inteligente'.



TMB admitirá el pago con tarjeta a bordo del billete

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), está desarrollando el proyecto tecnológico para implantar el pago del billete sencillo con tarjeta bancaria a bordo de los autobuses. Este nuevo proyecto complementa el pago mediante el móvil, que ya es posible en todos los autobuses de la ciudad desde el 17 de junio.

De esta manera se refuerza el objetivo de eliminar el pago en metálico a bordo de los vehículos, una medida que contribuye a garantizar la seguridad sanitaria.

TMB y la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) han impulsado este proyecto, que entra ahora en una fase de aceleración con el inicio de las licitaciones necesarias para que los pagos hechos con

cualquier tarjeta de crédito o débito sean posibles en los más de 1.000 autobuses de la flota. Los dos contratos incluyen el diseño del sistema, la instalación de los lectores de tarjetas, la integración con los equipos existentes en los autobuses y el apoyo técnico durante cuatro años. De acuerdo con los pliegos de condiciones, se ha previsto que, en la primavera de 2021, se pueda llevar a cabo una prueba piloto y que en septiembre el sistema esté implantado.

El pago con tarjeta bancaria supone dar más facilidades para el acceso al autobús a las personas que no son usuarias habituales y solían hacer uso del billete sencillo (un 2% de las validaciones a la red de TMB).



El Consorcio de Madrid reconoce la necesidad del Sector

El director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), Luis Miguel Martínez, ha participado en un coloquio *online* organizado por Executive Forum, con la colaboración de Confebús.

Rafael Barbadillo, presidente de Confebús, ha acompañado al gerente y ha sido el encargado de llevar a cabo la introducción al coloquio, refiriéndose al Consorcio Regional de Transportes de Madrid como "un caso de éxito en la gestión y la coordinación del transporte" y que, además, es referente a nivel mundial.

Martínez ha comenzado su intervención recordando la trayectoria del Consorcio Regional de Transportes de Madrid desde su creación, en 1986, algo que no sabe si hubiese sido posible de hacer hoy en día, por todas las competencias cedidas por ayuntamientos. "En 2019 llegamos a producir 611 millones de kilómetros", lo que supuso que

"con esta oferta, y adecuándola a la demanda con unos parámetros de calidad, llegamos a transportar 1.600 millones de viajeros".

Importancia capital

Con respecto a la alta utilización del transporte privado, Martínez ha advertido que se trata de una situación que terminará siendo insostenible. "No hay que estigmatizar al transporte público ni cambiar lo que funciona. El uso del transporte privado puede que ahora sea competitivo, pero en cuanto llegue septiembre no lo va a ser", ha manifestado. Por esta razón, ha hecho un llamamiento acerca de la necesidad de volver al transporte público, porque "una ciudad como Madrid es imposible que se pueda mover solo con el transporte privado", puesto que hay limitaciones de capacidad en los accesos y en los ejes estructurales. "Tenemos un transporte público al que hay que dar confianza, porque es seguro".

Andalucía destina 17 millones en ayudas para las empresas del Sector

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía adelantará unas partidas extraordinarias a los concesionarios de transporte por carretera por las pérdidas originadas durante el estado de alarma. El decreto ley de medidas extraordinarias recoge el abono de estas cantidades para tratar de contrarrestar el impacto por la crisis sanitaria del Covid-19 en este servicio de transporte.

La primera cuantía, que se estima en alrededor 17 millones de euros, atiende al desequilibrio económico de estos operadores durante los meses de marzo, abril y mayo, con caídas de la demanda de hasta el 95%, y se realiza mientras se espera que se concreten las ayudas anunciadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el Sector del transporte y ante la urgencia existente por el precario estado de las cuentas de los concesionarios, algunos de los cuales se han planteado abandonar la prestación del servicio debido a su delicada situación económica.

Además, el decreto ley recoge un segundo tramo de compensación desde el 1 de junio hasta el 31 de octubre de 2020.

El Gobierno andaluz ha reconocido que el servicio del transporte público por carretera es uno de los más afectados por la crisis sanitaria del Covid-19, ya que, durante más de tres meses, debido al confinamiento, se restringieron los



desplazamientos sólo a servicios esenciales.

Las limitaciones de movilidad que se decretaron por el mando único durante el estado de alarma supusieron un brusco y generalizado descenso de viajeros, llegando en muchos servicios hasta el 95%. Actualmente, todavía no se ha recuperado la demanda previa a los meses de confinamiento. Pese a ello, los concesionarios de transporte siempre han ofrecido una oferta por encima de la demanda.

Déficit acumulado

Las condiciones en las que se venían prestando los servicios han conllevado un incremento extraordinario del déficit de explotación que justifica el establecimiento de una compensación económica extraordinaria de los contratos de

concesión de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera.

El RDL 22/2020, de 16 de junio, autorizó del Fondo Covid-19 un crédito extraordinario a las comunidades autónomas de 272 millones para los servicios regulares permanentes de uso general de viajeros interurbanos por carretera, dentro de su ámbito competencial. No obstante, ese mismo Real decreto ley recuerda que ese reparto territorial se realizará tras la publicación de la correspondiente Orden ministerial, en diciembre de 2020. La compensación económica se cuantificará a través de un cálculo entre los ingresos teóricos y los reales, donde se tendrá en cuenta no sólo los costes fijos y kilómetros recorridos, sino también los costes de limpieza y desinfección.

Andújar incorpora dos micros al servicio urbano

La Plaza de España de la localidad de Andújar (Jaén) acogió el pasado 30 de Junio, la presentación de la nueva flota de microbuses del Servicio Público de Transporte Urbano de la Ciudad de Andújar, compuesta por dos nuevos vehículos que gestiona la empresa Interbus. Al acto asistieron entre otros, el alcalde de Andújar, Francisco Huertas; la edil de Seguridad y Movilidad Urbana, Josefa Lucas de Prados; el director general Corporativo de Interbus, Juan Antonio Montoya Legaria, y representantes de Cocentro y Ferqui.

Los dos nuevos microbuses son Iveco Daily 70 C con carrocería Sunrise Semiurbana de Ferqui, suministrados por Cocentro.

Su motorización es Euro 6d,

con sistema SCR (reducción catalítica selectiva de alta eficiencia) y sistema EGR (recirculación de gases de escape), y están equipados con caja de cambios automática Hi-Matic.

Con suspensión delantera independiente para un mayor confort de los viajeros, están equipados con sistemas de seguridad ABS (sistema antibloqueo de frenos), AEBS (sistema avanzado de frenado de emergencia a altas velocidades), y ESP (programa electrónico de estabilidad).

El puesto de conductor equipa asiento neumático Isri con suspensión regulable ajustable en altura, soporte lumbar y apoyabrazos interior, volante en piel u cuadro de instrumentos Confort.



Salamanca mejora sus prestaciones a nivel interurbano y de la ciudad

El consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Juan Carlos Suárez-Quíñones, ha participado en el acto de presentación del Certificado Aenor que ha logrado el metropolitano de Salamanca.

El protocolo, que ha diseñado Avanza, aborda de un modo integral la gestión específica de los riesgos de cada sección y la aplicación de sus respectivos protocolos de seguridad. Así, se han auditado la salud laboral, prácticas de limpieza, lavado de ropa, uso de productos químicos, transporte de los empleados, buenas prácticas de higiene personal, uso de EPIs, además de la formación e información hacia los trabajadores y la comunicación con las partes interesadas, así como la gestión de los residuos y medidas organizativas para minimizar riesgos.

El certificado también incorpora un Plan Específico de Crisis que se aplicará en caso de detectar un positivo entre sus trabajadores o clientes. Aenor revisará trimestralmente el cumplimiento escrupuloso de este protocolo en todas



Titsa espera reducir sus emisiones en 156 toneladas

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, prevé reducir en 156 toneladas las emisiones de CO2 a la atmósfera durante 2020 gracias al proceso de renovación de la flota, por el que se incorporarán 35 nuevas guaguas a lo largo de este año, lo que supondrá un ahorro de 63.000 litros de combustible.

El presidente de Titsa y consejero de Movilidad del Cabildo de Tenerife, Enrique Arriaga, destaca el compromiso que la compañía y sus trabajadores tienen con el medio ambiente, que se refleja en su sistema de gestión ambiental que garantiza la gestión adecuada de residuos, el control de consumos, las emisiones atmosféricas, de vertidos y de ruidos.

Arriaga anuncia que la compañía pública se ha sumado a la declaración promovida por la Asociación Internacional de Transporte Público, de la que Titsa forma parte, para impulsar la inversión en un transporte público limpio, verde y eficiente, con el fin de cumplir con el Acuerdo de París de reducir las emisiones

globales en un 7,6% cada año de la próxima década.

"Debemos aprovechar el momento actual para reflexionar sobre la forma en la que vivimos y viajamos y ver de qué manera podemos impulsar el transporte público para ayudar a la preservación del entorno y a reducir la contaminación acústica, los accidentes de tráfico y nuestra huella en la naturaleza", asegura el consejero.

Por su parte, el director insular de Movilidad, José Alberto León, señala que "invertir en transporte público limpio también significa una mejor salud, con menos contaminación, fundamental para más del 90% de la población mundial, que actualmente vive en áreas donde la contaminación del aire excede los niveles seguros".

José Alberto León recordó, además, que la compañía ha instalado diversos puntos de recarga para vehículos eléctricos en los intercambiadores de Santa Cruz de Tenerife y de La Laguna de uso gratuito, cuyo coste asume la compañía.



las instalaciones. De esta manera se garantiza que usuarios y trabajadores del Metropolitano de Salamanca "tengan la confianza de que las medidas de protección contra la Covid-19 se cumplen a la perfección y que los autobuses que operan son espacios seguros", indican desde la Consejería.

Avanza ha diseñado e implementado un protocolo muy exigente que garantiza el cumplimiento de todas las instrucciones de las autoridades sanitarias y las mejores prácticas recomendadas por las instituciones internacionales.

El urbano se renueva

Por otro lado, el Ayuntamiento de

Salamanca y Salamanca de Transportes, entidad concesionaria del servicio de autobús urbano de la ciudad, presentaron el pasado 15 de julio los nuevos autobuses que compondrán la flota de la entidad. Se trata de seis nuevos vehículos propulsados por Gas Natural Comprimido (GNC) que sustituyen parte de la flota anterior.

Estos seis nuevos autobuses de GNC permiten reducir las emisiones de CO2 en un 20%, así como las de partículas y óxidos de nitrógeno en un 85%, respecto a los que utilizan diésel como combustible. Además, reducen la contaminación acústica en un 50% en relación a un autobús convencional.

Galicia elabora una Estrategia de Movilidad para que los desplazamientos en su territorio sean más sostenibles

La Consellería de Infraestructuras y Movilidad ha publicado en el Diario Oficial de Galicia el encargo de gestión de carácter técnico, a la Agencia Gallega de Infraestructuras, para la licitación y ejecución del contrato de servicio relativo a las actuaciones necesarias para la aprobación de la Estrategia gallega de movilidad.

Se trata de la elaboración de la Estrategia gallega de movilidad para conseguir una red de transporte y de infraestructuras moderna, eficiente, ordenada y sostenible que responda a las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos e incremente la competitividad económica de la comunidad. Esta estrategia forma de las medidas planificadas por la Xunta de Galicia para impulsar la reactivación y la dinamización económica a través de las infraestructuras y de la promoción de una movilidad segura.

La Xunta licitará en verano este contrato, con un importe de más de 865.000 euros, y lo desarrollará a lo largo de dos años, en varias fases. El objetivo de la programación es avanzar hacia una movilidad de futuro, adaptada al contexto de la Covid-19 y de la Estrategia Gallega de Cambio

Climático y Energía 2050. Se trata de establecer una movilidad de bajas emisiones, que promoverá el transporte público, la intermodalidad y los desplazamientos no motorizados de una manera efectiva.

El plan apuesta por una movilidad inteligente y segura, definiendo las infraestructuras necesarias para las comunicaciones de las personas en todos los ámbitos. La estrategia será de carácter multimodal, es decir, fomentará la cultura ciudadana y empresarial de la movilidad sostenible. Para esto, se potenciarán las formas de desplazamiento que reduzcan los impactos negativos del uso del automóvil.

Coordinado y sostenible

El programa apuesta con determinación por un sistema de transporte público, coordinado y sostenible. En cuanto al transporte interurbano de viajeros, se implantará un área única de Transporte de Galicia, con la extensión a todo el territorio de las tarjetas TMG y Xente Nova. La tarjeta TMG permite descuentos en las tarifas del transporte público y la Xente Nova posibilita que los menores de 21 años viajen gratis en los au-



tobuses interurbanos de la Xunta. En las carreteras, la movilidad del futuro girará en torno a los vehículos autónomos, eléctricos y compartidos. Por eso, en base a las conclusiones de esta estrategia, se elaborará una planificación de vías adaptada a las nuevas modalidades de movilidad. Además de la programación de la ejecución de nuevas carreteras y el acondicionamiento del viario existente, se incluirán sendas peatonales y

ciclistas, se adaptarán las vías para el funcionamiento del coche autónomo y se determinarán puntos de recarga para vehículos eléctricos.

La Estrategia Gallega de Movilidad se coordinará con la Estrategia Logística de Galicia 2020-2028, que también se prevé licitar este verano. Esta última avanzará, desde el punto de vista de las infraestructuras, en la cohesión territorial para aminorar el efecto de la posición periférica de

Galicia respecto al resto de Europa y potenciar la oportunidad como puerto de la fachada Atlántica. Esta planificación integral de la movilidad situará a Galicia con mayor ventaja para poder acceder a los diferentes planes de inversiones europeas, que están condicionados a contar en los estados miembros con estrategias concretas.

Proceso de elaboración

Para elaborar la Estrategia, se realizará un intenso trabajo de campo, que comenzará por el análisis de la situación actual de las infraestructuras de transporte dentro de Galicia y con el exterior, así como de su intermodalidad. Se utilizarán datos de telefonía móvil, cumpliendo con las normativas vigentes de protección de datos, que se tratarán mediante tecnología *big data* y se realizarán encuestas origen-destino para completar la información. También se consultarán los aforos de carreteras y los datos de usuarios de transporte público o las estadísticas ferroviarias, aeroportuarias y de transporte marítimo. Con esta información se elaborarán matrices origen/destino con segmentación por modos de transporte, en diferentes periodos y día tipo.

La reserva mensual de plazas, a prueba en Asturias

El Gobierno de Asturias ha iniciado el periodo de pruebas del plan piloto de reserva de plazas con billete único en el transporte público interurbano.

Este ensayo, que pondrá en marcha durante los meses de julio y agosto para estimular la confianza de la ciudadanía y mejorar el servicio en los principales desplazamientos, y que se ha iniciado con los trabajadores de la Administración autonómica, pretende favorecer una entrada y salida al trabajo en turnos escalonados tras el periodo estival. Consiste en una aplicación de reserva de plaza desarrollada por el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) que posibilitará reservar trayecto de ida y vuelta, hora y plaza en las rutas más frecuentadas, sin coste adicional. De este modo, se persigue mejorar los tiempos, al ofrecer viajes directos entre diferentes paradas cuando la demanda así lo aconseje.

Ya ha comenzado la iniciativa del CTA, que ofrece a los empleados públicos la posibilidad de utilizar esta herramienta en un servicio entre Oviedo y Gijón, en el principal horario de entrada y salida del trabajo, con un recorrido muy amplio en ambas ciudades. La reserva ga-

rantiza el asiento en ese servicio con el abono mensual billete único, que debe disponer de carga en vigor en el momento de realizar la operación.

Siguientes fases

Inicialmente, el proyecto se implantará entre colectivos de funcionarios y sanitarios. En una segunda fase, prevista a partir de septiembre, se abrirá a todos los usuarios para desplazamientos al trabajo y a la Universidad. La aplicación permitirá realizar una distribución óptima de la flota de autobuses, así como crear recorridos reducidos y más directos.

El CTA también prevé implantar la aplicación, en el futuro, en el transporte público de los polígonos industriales y tecnológicos del área central, con servicios directos a las principales ciudades, siempre que exista un número mínimo de usuarios. La medida busca retomar el concepto de transporte de empresa, organizado por el Consorcio y con la opción de atender a trabajadores de varias factorías ubicadas en una misma zona. Las tarifas serán las regulares del billete único y, además, cada empresa podría bonificar a sus empleados total o parcialmente.

Alsa y Avanza, pioneras en obtener el certificado Aenor frente al Covid-19

El intenso despliegue en Avanza y Alsa de medidas dirigidas a convertir el autobús en un espacio seguro para viajar minimizando el riesgo de extensión del Covid-19, ha llevado a que los dos principales operadores del sector en nuestro país hayan superado simultáneamente la exhaustiva auditoría de Aenor para la obtención del sello Protocolo Frente al Covid-19.

Es un trabajo coherente con la trayectoria de vanguardia de ambas empresas, en campos como la seguridad vial o la sostenibilidad. Los auditores de Aenor han contrastado los protocolos establecidos por cada una de las organizaciones, con una metodología desarrollada sobre la base de las recomendaciones y requisitos de distintos documentos nacionales e internacionales y el alto conocimiento sobre la realidad del sector. Las evaluaciones exhaustivas, tanto presenciales como documentales, han constatado los procedimientos, el compromiso del personal en su correcta aplicación y el uso de las últimas tecnologías para potenciar su efecto.

Para el CEO de Aenor, Rafael García Meiro, "Avanza y Alsa demuestran que su compromiso de servicio a la sociedad está en el primer lugar de sus consideraciones, coherentemente con su posición.



Sus protocolos solventes y ahora certificados, impulsan con potencia la confianza necesaria para que el transporte de pasajeros por carretera recupere con rapidez su importante aportación a la sociedad y a la economía".

La metodología elaborada por Aenor supone un abordaje completo de la gestión por las organizaciones de los riesgos derivados del Covid-19. Son 11 los campos que contempla, empezando por la gestión de los riesgos específicos de cada organización y la aplicación de protocolos alineados con los mismos. Asimismo, se auditan acciones respecto a la gestión de la salud laboral, buenas prácticas de limpieza, lavado de la ropa, co-

recto uso de productos químicos, el transporte de los empleados, buenas prácticas de higiene del personal y uso de EPI (Equipos de Protección Individual). Igualmente, se examinan la formación e información hacia los trabajadores y la comunicación con las partes interesadas; así como la gestión de los residuos y medidas organizativas para minimizar riesgos. Todo ello, alineado con los planes de contingencia y continuidad de negocio.

En el caso de Avanza y Alsa, los protocolos contemplan todos los momentos en los que un viajero entra en contacto con los servicios de estas compañías antes, durante y una vez finalizado su viaje.

Dbus propone campaña una para promocionar el transporte colectivo

San Sebastián se suma a las ciudades y operadores que se han propuesto recuperar la confianza de los usuarios en el transporte público, demostrando sus virtudes.

Tras unos meses de intenso trabajo en el que Dbus ha ido adaptándose a los diferentes escenarios derivados de la Covid-19, en esta nueva etapa ha puesto en marcha una campaña de promoción del transporte público, mostrando y poniendo en valor el trabajo que se realiza internamente en la compañía para que, día tras día, se pueda dar un servicio de calidad a todas las personas que se mueven en autobús por San Sebastián: 'Dbus, nuestro compromiso es contigo'.

La campaña donostiarra busca "retomar la confianza de las personas usuarias y transmitir ilusión, trabajo, esfuerzo, seguridad, responsabilidad y compromiso, los valores que han primado en la compañía durante sus más de 130 años de historia". La campaña está protagonizada por trabajadores y trabajadoras de dbus, de diferentes secciones, entre los que hay conductores/as, personal de Administración, de limpieza, del Servicio



Médico y de Prevención de Riesgos Laborales, del Departamento de Atención al Usuario/a y de talleres.

Muestra de este compromiso con la ciudadanía, "en estos meses se han implementado numerosas medidas preventivas para garantizar la seguridad de las personas usuarias y del personal de la compañía, adaptando la operativa en los autobuses de manera inmediata a las diferentes situaciones sanitarias. La intensificación de la limpieza y desinfección de los autobuses y de las instalaciones, la modificación de la operativa en el interior de los autobuses, la puesta en marcha de toda la flota de autobuses articulados, la monitorización de los servicios o el

uso obligatorio de la mascarilla son algunas de estas medidas".

Prueba con Solaris

Por otro lado, Dbus ha probado durante tres semanas en San Sebastián el primer autobús 100% eléctrico fabricado por Solaris con baterías Solaris High Energy+. Se trata del modelo Urbino 12 electric, un autobús de 12 metros libre de emisiones contaminantes y acústicas. Más de 1.000 unidades de este modelo circulan ya en más de 75 ciudades en 18 países europeos, y han recorrido más de 35 millones de km, siendo el autobús que se testó en Dbus el primero que dispone de estas nuevas baterías.

TUC estrena 16 nuevos híbridos de MAN en el servicio de Pamplona

La Comarca de Pamplona presentó hace unos días los 16 nuevos autobuses híbridos que pasan a formar parte de la flota del Transporte Urbano Comarcal (TUC).

De los 16 nuevos vehículos, todos ellos de MAN, siete son articulados de 18 metros del modelo 'Lions's City 18C EfficientHybrid', desarrollando una potencia de 265 kW y con capacidad para 152 plazas en total (37 de ellas sentadas) más dos sillas de ruedas. Las otras nueve unidades, con 12 metros y también con motor híbrido, tienen una potencia máxima de 206 kW y capacidad para 105 plazas en total (23 de ellas sentadas) más dos PMR.

Todos disponen de mamparas de seguridad y videocámaras de seguridad, sistema éste último con el que cuenta el 100% de la flota pamplonica. Con esta incorporación, la flota del TUC tiene 159 vehículos y una edad media de 6,75 años. Del total de la flota, 57 vehículos son articulados (18 metros), 100 de 12 metros y dos de 10 metros. 56 vehículos son híbridos y seis eléctricos, lo que supone el 39% de la flota. El operador ha decidido mantener en reserva temporal 11 de los autobuses que deberían ser sustituidos por los nuevos, y que serán retirados más adelante, en previsión de posibles actuaciones relacionadas con el Covid-19.

David Campión, presidente de la Mancomunidad, destacó el es-



fuerzo que durante la pandemia está realizando todo el personal de la Mancomunidad y TCC para garantizar del servicio. Asimismo, ha señalado que las cifras de personas viajeras tardarán en recuperarse y ello supondrá un importante déficit para el servicio, lo que "obligará a un esfuerzo económico por parte de las entidades locales y el Gobierno de Navarra para garantizar la prestación del servicio en las condiciones conocidas hasta la crisis sanitaria. En todo caso, la Mancomunidad va a seguir gestionando el Transporte Urbano manteniendo la seguridad y calidad que siempre ha primado en el servicio".

Movilidad y economía

Por su parte, el consejero delegado del Grupo Moventia, Josep María Martí, espera que "la movilidad se recupere con prudencia y responsabilidad, ya que con la movilidad también se mueve la economía", animando a la ciudadanía a usar el

TUC y poniendo en valor el protocolo de higienización y control de las instalaciones y la flota de vehículos del Transporte Urbano Comarcal recibido por TCC, uno de los primeros otorgados en el país, que garantiza la seguridad a la hora de utilizar el servicio.

Finalmente, Berta Miranda, directora general de Transportes del Gobierno de Navarra, incidió en que el Transporte Público es esencial para toda ciudadanía, por lo que "los poderes públicos debemos dar una respuesta adecuada con unas condiciones de precio y de calidad a las necesidades cada vez más crecientes de la movilidad. Estos 16 nuevos vehículos contribuyen a reforzar las ventajas del Transporte Urbano respecto al uso del vehículo privado: menor contaminación, movilidad más sostenible, reducción de atascos y de circulación de vehículos en nuestros municipios, ahorro económico y de tiempo".



Vectalia participa en un proyecto tecnológico europeo

Vectalia ha sido elegida, como operador de transporte, para formar parte de un consorcio del proyecto FTI TCU-LiFi for Public Transport, a través de la OTRI de la Universidad de Alicante, dentro del programa H2020 de la UE.

FAAR, empresa tecnológica francesa especialista en el ámbito de la movilidad (experimentación de vehículos autónomos, electrificación de flotas...), será la encargada de liderar el proyecto, en el que también se integran empresas con ámbitos de actividad muy diversos como Oledcomm, especializada en soluciones de comunicación vía LiFi, o la Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, que trabajarán conjuntamente en toda la cadena del producto a desarrollar, desde la generación y transmisión de datos desde un autobús, hasta el tratamiento y análisis masivo de los mismos, mediante las tecnologías ya usadas actualmente (3G, 4G, LTE, GNSS, WiFi, Ethernet, CAN), así como la tecnología LiFi (Light Fidelity), sistema basado en fuentes inalámbricas de luz para la

transmisión de información de manera masiva.

Vectalia, como operador de transporte, constituye el punto de partida del proyecto, a partir del cual se determinan las necesidades en cuanto a la transmisión de datos en la operativa diaria de la explotación de una red de autobuses urbanos, en todas sus vertientes posibles: vehículo-infraestructura, vehículo-vehículo, infraestructura-vehículo... además de explorar nuevas vías de comunicación. El proyecto se encuentra fase de lanzamiento y desarrollo previo, y será evaluado en octubre para su aprobación final por parte de H2020, programa europeo para la financiación de proyectos de I+D. Posteriormente y una vez aprobado, el inicio de los trabajos de campo está previsto para enero de 2021, con el fin de poder lanzar el producto final al mercado en 2022.

Cátedra de Movilidad

Por otro lado, la Cátedra vectalia Movilidad y la Universidad de Alicante han lanzado la segunda edición del Curso de Especialista en Movilidad Urbana Inteligente.

Doble certificación para la división de Moventis

Moventis, unidad de negocio de transporte colectivo y sostenible del grupo Moventia, acaba de recibir la certificación Applus+ y ya cuenta con las principales que se aplican al Sector.

La certificación Applus+ de Protocolos de Higiene y Control garantiza el cumplimiento de las nuevas exigencias en los requisitos de limpieza, higiene, control y organización de la actividad y ha sido realizada a través de una evaluación externa por parte de una entidad independiente como Applus+, que recoge aspectos relacionados con el entorno físico y medidas higiénicas básicas, técnicas, organizativas, de control del personal laboral y de acceso a todas las empresas que forman parte de Moventis.

Con esta certificación, Moventis busca generar confianza entre sus usuarios, contribuyendo a reducir los riesgos y cumpliendo estrictamente con los protocolos de higiene y control implementados por la empresa, a raíz de la



situación excepcional producida por la crisis sanitaria.

Paralelamente, Moventis ha obtenido el sello 'Safe Tourism Certified', que otorga el ICTE (Instituto para la Calidad Turística Española) y que distingue las empresas y operadores turísticos que, como la compañía, han implementado un sistema de prevención de riesgos para la salud, frente a la Covid-19.

Irizar elige las calles de Vitoria para presentar la versión 12 m del ie tram

El Irizar ie tram recorrerá durante los próximos meses las calles de la capital alavesa para realizar pruebas sin pasaje de cara a su futura puesta en marcha.

El acto oficial tuvo lugar el pasado 14 de julio, en el Palacio Europa, con la intervención del alcalde de Vitoria-Gasteiz, Gorka Urtebaran; el diputado general de Álava, Ramiro González; la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia; y el director general de Irizar e-mobility, Héctor Olabegogeoaskoetxea.

La cita también sirvió para presentar la nueva imagen del BEI y una página web que recogerá toda la información relacionada con este revolucionario sistema de transporte.

El modelo presentado es el Irizar ie tram de 12 metros de longitud. Un vehículo que dispone de tres puertas y 22 plazas para pasajeros. Está propulsado por un motor de hasta 180 kW alimentado por baterías de ion-litio, baterías desarrolladas y fabricadas también por Irizar e-mobility en sus instalaciones de Aduna (Guipúzcoa). Los vehículos se cargarán durante el recorrido en cuatro minutos mediante estaciones de



carga ultra-rápida interoperables. Para este proyecto Irizar e-mobility ha contado con la colaboración de la constructora Yarritu y LKS, las cuales están llevando a cabo las labores de ingeniería, obra civil, señalización, comunicaciones, etc...

Todo en marcha

Ya se han instalado los pantógrafos, que se utilizarán para la carga ultra-rápida de los vehículos en las paradas de Mendizorroza y Boulevard. Estos postes permitirán una recarga de batería en apenas cuatro minutos. Por la noche, se realizará la carga lenta de los autobuses en la Unidad Funcional de Carga, que se ubicará en las futuras cocheras

del BEI. Toda la infraestructura de carga ha sido desarrollada y suministrada por el Grupo Irizar.

Estas pruebas incluirán también tests del sistema de *software* que lleva incorporado el vehículo para gestionar cuestiones como la eficiencia en la conducción o el consumo por líneas y tipos de vehículos, entre otros aspectos.

En palabras del director general de Irizar e-mobility, Hector Olabegogeoaskoetxea, "será la primera línea completamente eléctrica de Vitoria-Gasteiz y de Euskadi, un proyecto 'llave en mano' que sin duda revolucionará el sistema de transporte urbano de la capital alavesa y se convertirá en toda una referencia en Europa".



Sentido adiós a Gerardo Salgado y a Pablo Martín Berrocal

En los últimos meses, el Sector ha tenido que lamentar el fallecimiento de muchas personas relacionadas con el transporte de viajeros. Cabría destacar el triste fallecimiento a comienzos del mes de mayo de Gerardo Salgado, a la edad de 46 años, víctima del coronavirus.

Casado y padre de un niño, Gerardo era una persona muy querida en el ámbito empresarial. En 1999 inició su andadura en el transporte de viajeros asumiendo la gerencia de la empresa Linecar-Galo Álvarez. Muy poco tiempo después pasó a formar parte de Asetra Segovia, primero como directivo y luego como presidente de los transportistas segovianos (2008-2016). Y en los últimos años era presidente de Fecalbus, la Federación Castellano Leonesa de Transporte en Autobús.

Como indican desde Asetra

Segovia, "el cumplimiento de su palabra durante más de 20 años ha sido su seña de identidad más significativa, además de su exagerada capacidad de trabajo, volcada íntegramente a su empresa y al sector del transporte", razón por la que "toda la familia del transporte segoviano, y los que le conocimos, nos unimos en este tremendo dolor".

Además, con fecha 19 del mes de mayo, y tras una larga enfermedad, falleció Pablo Martín Berrocal, quien durante medio siglo estuvo al frente del Grupo La Sepulvedana. Es uno de los cinco grandes del Sector que recibieron la Medalla al Mérito del Transporte Terrestre en la primera promoción de la condecoración (15-12-1997), junto con Moisés Calvo, José Cosmen, Andrés Ruiz y Gerardo Díaz Ferrán. Descansen en paz.

Valencia busca paliar las pérdidas por el coronavirus

El concejal de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia, Giuseppe Grezzi, ha informado en la Comisión Ejecutiva de la Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV), recordando que la Empresa Municipal de Transportes (EMT), al igual que el resto de empresas similares del Estado, ha sufrido un importante desajuste económico a consecuencia de la pandemia de la Covid-19, que en el caso de la empresa valenciana ha supuesto la pérdida de 27,2 millones de euros (dato de finales del mes de junio).



Para paliar estos efectos, Grezzi recuerda que el Gobierno del Estado decidió destinar 258,1 millones al Consorcio Regional de Transportes de Madrid o 240,5 millones a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona. Sin embargo, "en el caso valenciano, el dinero destinado por el Estado, 40,9 millones, no se dirigió a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, sino que se transfirió a la Generalitat, que no ha aclarado su destino, lo que ha obligado provisionalmente a la EMT a recurrir a una póliza de crédito para hacer frente a la pérdida", ha destacado.

'Agravió'

"El agravió del Gobierno del Estado a toda la Comunitat Va-

lenciana es innegable, pero en el caso particular de València y su área metropolitana, y en concreto al ente que aglutina su transporte al que se ha ignorado, es indignante", añadió Grezzi, mencionando que desde el Ayuntamiento de València "entendemos que de la comisión ejecutiva no podemos más que, por un lado, salir con una respuesta contundente a este agravio; y por otro, con una solución económica por otro".

València "ha depositado grandes esperanzas y esfuerzos en la constitución de la ATMV y ha llegado la hora de que ésta haga su papel. Nadie entiende a estas alturas que la Autoridad no haya jugado un papel decisivo para recibir la financiación adecuada. Pero por València no será".

Málaga evoluciona la tecnología embarcada de todos sus autobuses

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acompañado del concejal de Movilidad, José del Río, y del gerente de la EMT, Miguel Ruiz, fueron los encargados, a mediados del mes de julio, de presentar la implantación de un nuevo sistema tecnológico embarcado en los autobuses.

Los trabajos de integración y desarrollo que se están efectuando internamente van a permitir la instalación progresiva de nuevas validadoras embarcadas. De esta forma, los usuarios y usuarias de la EMT notarán que la máquina donde deben abonar el viaje está siendo sustituida por una nueva, de tecnología más avanzada, que permite seguir utilizando todas las tarjetas y títulos actuales.

Al mismo tiempo, desde el departamento de sistemas de la EMT se están desarrollando los programas para poner en marcha las nuevas funcionalidades, como la posibilidad de pagar con tarjeta bancaria, la validación de códigos QR y la recarga de las tarjetas a bordo, con el objetivo de que antes de que finalice el año, sea posible acceder a cualquiera de las líneas de la EMT validando con la tarjeta bancaria.

Otra de las funcionalidades que traerán consigo el nuevo sistema es la recarga a bordo del autobús. La EMT implementó la recarga *online* hace ya más de 10 años. Con



la expansión de los móviles NFC, el pasado año se amplió la posibilidad, convirtiendo todos los móviles NFC compatibles en puntos de recarga de tarjeta. Con el nuevo sistema y la próxima instalación de las máquinas auxiliares (que se situarán en el interior del autobús), será posible adquirir una recarga de viajes desde la App de la EMT y recibir la recarga en el propio autobús, inclusive durante el viaje. En cuanto a los códigos QR, una vez que se desarrolle la funcionalidad, permitirá adquirir un billete sencillo directamente desde la propia aplicación.

En paralelo, los técnicos de la EMT continuarán implementando un nuevo sistema central de Ayuda a la Explotación (SAE), aportando una mayor flexibilidad a la hora del

control de las líneas, posición de los autobuses, frecuencias, etc.

Ventajas evidentes

- Sistema de monitorización de CANBUS para detección e informe de averías y registro de parámetros técnicos de la flota.
- Sistema de ayuda a la conducción eficiente.
- Integración con los sistemas de priorización semafórica.

Los autobuses de la EMT han incorporado progresivamente distintas versiones tanto de cámaras como de videograbadores. La nueva unidad central se encargará de homogeneizar todas las anteriores implementaciones de cámaras, haciendo más seguro, fácil y accesible la entrega de las grabaciones.

El escaso desarrollo de las infraestructuras de recarga mantiene a España en la última posición

En este 2020, España solo ha aumentado 1,6 puntos en el índice de electrificación de su parque de automóviles, mientras que Europa ha avanzado

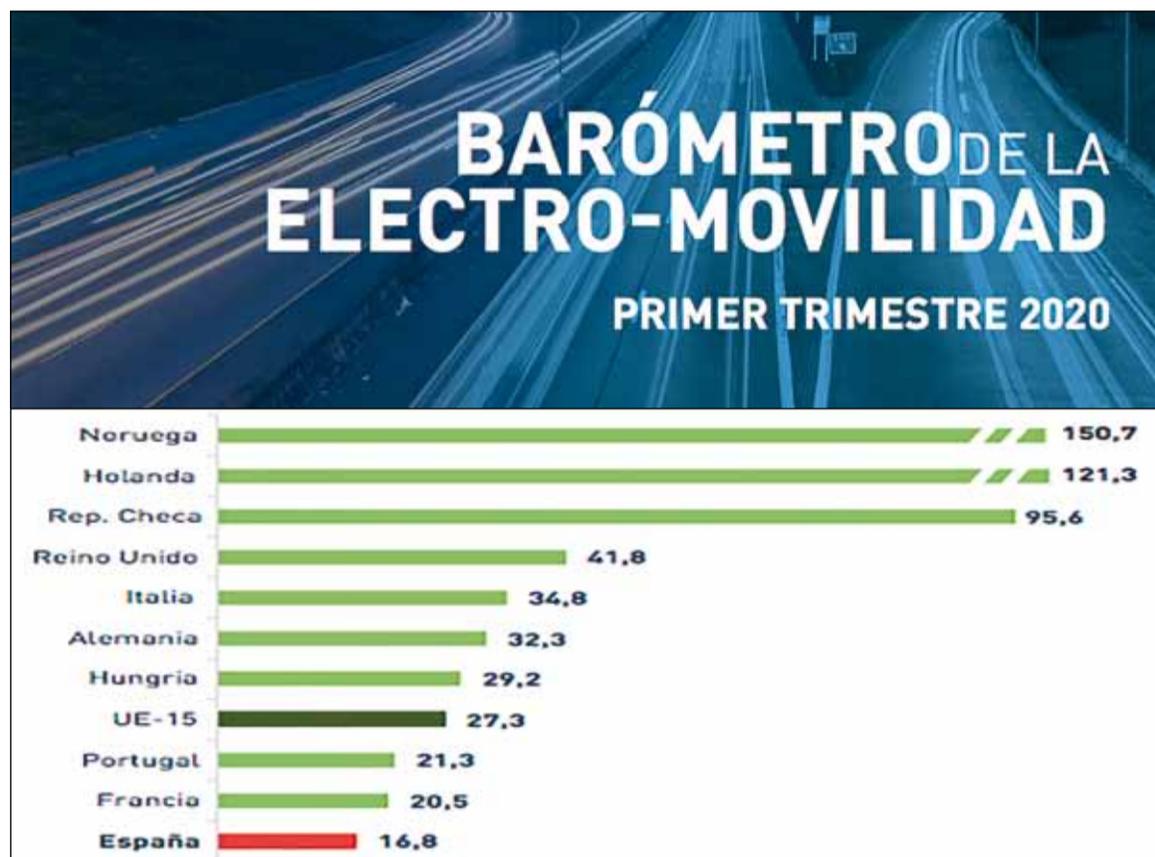
una media de cuatro puntos. En el desarrollo de infraestructuras de recarga, España ha crecido una décima y se mantiene en última posición,

según el Barómetro de Electro-movilidad de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

El Barómetro Anfac de la Electro-movilidad pretende, de manera trimestral, analizar la evolución de España en penetración de vehículos electrificados y eléctricos puros, así como el nivel de desarrollo de las infraestructuras de recarga. Este barómetro es un índice que valora el nivel de cumplimiento de los territorios de diferentes objetivos.

Este 2020 arranca manteniendo a España en última posición del ranking europeo de electro-movilidad según el barómetro de Anfac correspondiente al primer trimestre del año. El indicador global de electro-movilidad del Barómetro sitúa el crecimiento de España en ocho décimas con 17,2 puntos sobre 100, mientras que la media del Unión Europea se coloca en 29,8 puntos, con un crecimiento de casi dos puntos.

Respecto al trimestre anterior, el crecimiento de España viene impulsado por el aumento de la penetración del vehículo electrificado, pero que se muestra insuficiente en comparación con el resto de los países europeos, que mantienen un ritmo más acelerado hacia el desarrollo de infraestructuras de recarga y la incorporación de la electro-movilidad en su parque



automovilístico.

En el ámbito nacional, las tres primeras posiciones del ranking se mantienen con

Cataluña liderando la tabla, seguido de Asturias y Madrid, que crecen dos puntos cada una, colocándose con 22,9 y 21,3

puntos respectivamente. Cabe destacar el notable crecimiento de Cantabria en 6,2 puntos, que le sitúa en cuarta posición con

20,7 puntos de media, gracias a la puesta en marcha del Plan Renove Eficiente y el empuje del desarrollo de infraestructura de recarga rápida en la comunidad.

Ritmo de electrificación

España, a pesar de contar con un aumento de la demanda de vehículos electrificados en el primer trimestre del año, sigue sin establecerse como uno de los referentes en cuanto a parque de vehículos electrificado en Europa. El ritmo de electrificación crece a un ritmo mayor en los países del entorno europeo, con una media de 32,2 puntos, que se sitúa 14 puntos por encima de la española. Además, eliminan ciertas barreras como el requerimiento de achatarrar un vehículo de más de diez años para acceder a las ayudas económicas.

En cuanto a las Comunidades Autónomas, Madrid y Cataluña continúan encabezando el ranking nacional, seguidos de Islas Baleares y Castilla-La Mancha. Esta última, junto a Cantabria son los dos territorios que más han aumentado en el último trimestre, alcanzando una puntuación de 18,2 y 17,3 respectivamente, en el indicador de penetración de vehículo electrificado.

Evidente falta de cobertura total a nivel nacional

España se mantiene a la cola de Europa en el indicador de penetración de infraestructuras de recarga, según el Barómetro, alcanzando 16,8 puntos, registrando únicamente una décima de crecimiento respecto al trimestre anterior. Esto sitúa a España 10 puntos por debajo de la media Europa (27,3) y lejos de países con una clara apuesta por el desarrollo de infraestructura de recarga, como Noruega (150,7 puntos), Holanda (121,3) o República Checa (95,6%), destacando esta última por el gran esfuerzo que ha hecho en la instalación de puntos de recarga rápida en los últimos meses.

Respecto al despliegue en las Comunidades Autónomas, Asturias asciende a la primera posición con un grado de cumplimiento de 29 sobre 100, en detrimento de Cataluña que baja su valoración un punto para quedarse en los 25,5. La mayoría de las Comunidades Autónomas mantienen estable su posición en la tabla, a excepción de Cantabria, que asciende a la cuarta posición con un aumento de 7,2 puntos respecto al trimestre anterior.

Actualmente, España cuenta con más de 7.600 puntos de recarga públicos repartidos por todo el territorio, cifra insuficiente para poder abastecer la demanda futura si se cumplen los objetivos planteados desde el Gobierno de alcanzar los tres millones de vehículos electrificados en 2030. Por lo que es necesario que, para mantener la senda de la electrificación y garantizar la confianza de los usuarios, hay que realizar un plan de inversión orientado al desarrollo de las infraestructuras de recarga, siguiendo el ejemplo que se ha tomado en otros países como Reino Unido, Italia o Alemania, con medidas de apoyo a su desarrollo, tanto en vías interurbanas y vías urbanas, así como simplificación de los trámites administrativos o la obligatoriedad de la interoperabilidad, entre otros puntos, que facilite por parte del sector privado la instalación de los mismos.

Principales corredores

En cuanto a las principales carreteras y corredores españoles, se puede apreciar la falta de cober-

tura total a nivel nacional. De este modo, se aprecian hasta siete zonas donde hay más de 100 kilómetros sin ningún punto de recarga interurbano en los corredores, cinco de ellas se encuentran, además, en la zona sur del país. Adicionalmente, casi la totalidad de la infraestructura de recarga existente en los principales corredores no permite cargar en tiempos razonables, siendo una barrera fundamental para el uso del vehículo eléctrico en todas las condiciones.

Además, las debilidades de la infraestructura de recarga se vuelven aún más preocupantes en el caso de la recarga de alta potencia de, al menos, 250 kW, que permite cargar en tiempos similares a los de un vehículo de combustión (equivalente a menos de 15 minutos). Así, sólo existen dos estaciones en España (con cuatro puntos de recarga cada una), que permitan este tipo de recarga de alta potencia: una en el País Vasco y la otra en Cataluña. El despliegue de una red de recarga pública de alta potencia, suficiente y eficiente es clave para lograr los objetivos de penetración del vehículo eléctrico.



'Se podrían generar un millón de puestos de trabajo con un plan de inversiones sobre carreteras nacionales'

La Asociación Española de la Carretera (AEC) considera que se podrían generar un millón de puestos de trabajo con una inversión cercana a los 32.000

millones de euros, en caso de que se articulara un plan de inversiones y actuaciones sobre las carreteras nacionales, tanto en el ámbito estatal como en

el urbano. El objetivo de esta idea es contrarrestar en lo posible las consecuencias que el coronavirus está dejando en la sociedad.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) considera que se podrían generar un millón de puestos de trabajo con una inversión cercana a los 32.000 millones de euros, en caso de que se articulara un plan de inversiones y actuaciones sobre las carreteras nacionales, tanto en el ámbito estatal como en el urbano. El objetivo de esta idea es contrarrestar en lo posible las consecuencias que el coronavirus está dejando en la sociedad.

Construir carreteras 2+1 en 114 kilómetros de red convencional, repavimentar 90.000 kilómetros para reducir las emisiones, adaptar 50.000 kilómetros a la movilidad conectada y eléctrica (con la instalación de 14.900 puntos de recarga en vías interurbanas), crear itinerarios preferentes para la movilidad de mercancías en el entorno rural de 889 municipios, desarrollar una red de movilidad turística en la España vacía (que afectaría a 6.827 municipios) y construir 3.300 kilómetros de carriles bici y 6.930 kilómetros de vías prioritarias exclusivas para el transporte colectivo en ciudades, serían las principales iniciativas que recoge el Plan de la Asociación Española de la Carretera.

El Plan de la AEC contempla el reasfaltado de 90.000 kilómetros de carretera. Esta medida, que tendría

un coste de 8.200 millones de euros, no sólo generaría 114.000 empleos directos, sino que, además, reduciría las emisiones de CO2 en torno a un 6%.

Por otro lado, la Asociación apuesta por la movilidad conectada y autónoma, instalando en 50.000 kilómetros de carretera sistemas de monitorización de la circulación, de información meteorológica, avisos de incidencias... impulsando no solo la movilidad conectada, sino sentando las bases de la movilidad autónoma. Esta medida supondría un coste de 7.734 millones de euros y generaría 108.300 empleos directos.

Como medida para impulsar los vehículos eléctricos, la AEC cree que habría que instalar 14.900 estaciones de carga mediante energía solar. El coste estimado sería de 1.190 millones y generaría 16.700 empleos. Por su parte, en las poblaciones de 5.000 a 20.000 habitantes, la AEC propone adecuar los accesos y crear centros logísticos para vehículos de transporte de mercancías. El coste es de 622 millones de euros y crearía 8.700 empleos.

Teniendo en cuenta que en España existen casi 7.000 municipios con menos de 5.000 habitantes, pero que reúnen a una población de seis millones de personas, la



AEC propone adecuar la red de carreteras en dichos municipios con el fin de recuperar la actividad turística y facilitar la vida en dichos municipios. El coste se calcula en 4.100 millones de euros y crearía 57.300 empleos directos.

Una crisis sin precedentes

El objetivo de esta idea es contrarrestar en lo posible las consecuencias que el coronavirus está dejando en la sociedad y aprovechar para mejorar la red nacional de carreteras que, según

fuentes de la Asociación, necesita una urgente renovación, tal y como se viene reclamando en los últimos años.

El colapso de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos en 2006 fue el detonante, dos años más tarde, de una crisis financiera global que puso en jaque el sistema bancario internacional e hizo tambalear los cimientos de los mercados bursátiles. En el caso español, la situación se vio acentuada, además, por un elevado déficit público y el deterioro de la

productividad, entre otros factores. En el sector de la construcción, entre 2008 y 2019 se han perdido 1.175.000 empleos y 200.000 empresas han desaparecido.

Sobre esta base, los datos que arroja la crisis actual presentan un panorama más desolador. Según las últimas previsiones del Banco de España, el coronavirus destruirá entre un 9,5% y un 12,4% de la economía, un colapso sin precedentes concentrado en el primer semestre de 2020, con una subida del paro hasta el 21%.

Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas

Las infraestructuras en general y la carretera en particular han sido las grandes damnificadas por las políticas de los sucesivos gobiernos para afrontar la crisis financiera de 2008, las cuales han priorizado el cumplimiento del déficit público exigido por Bruselas y el gasto social. Y precisamente porque en la última década las carreteras no han sido objeto de la atención necesaria, el sector viario ofrece un amplio campo de actuación que le posiciona como oportunidad cierta de recuperación económica frente a la crisis provocada por el Covid-19, absorbiendo buena parte de los empleos que van a perderse en sectores como la hostelería, los viajes y el pequeño comercio, favoreciendo simultáneamente la activación de nuevas formas de ocio y disfrute vacacional, como el turismo rural, y contribuyendo a implementar, en último extremo, las transformaciones y adaptaciones que la movilidad del futuro exige y que, más tarde o más temprano, habrán de tener prioridad en la agenda política.

AEC justifica esta afirmación en distintos pilares: el hecho cierto



de que, de no actuar en el campo viario, los compromisos asumidos por el Gobierno en el marco de la Agenda 2030 pueden verse seriamente amenazados. Entre ellos, los objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas 2020-2030, Estrategia "Sistema Seguro", Pacto Verde Europeo, y Ley de Movilidad y Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada.

En segundo lugar, el hecho cierto de que, por cada millón de

euros invertido en construcción, se generan 14 nuevos puestos de trabajo directos y 18 indirectos, según cálculos de las asociaciones de construcción y conservación de carreteras.

En tercer lugar, el hecho cierto de que la construcción y conservación de carreteras pueden absorber con rapidez y eficacia buena parte de los perfiles laborales que se van a ver afectados por el desempleo sobreviniente por el coronavirus, y

cuya recolocación en otros campos podría ser mucho más compleja.

Y, en cuarto lugar, el hecho cierto de que la falta de inversión y actuaciones en los últimos años han incrementado exponencialmente el déficit en conservación de las carreteras, cifrado en más de 7.000 millones de euros según el último 'Informe sobre Necesidades de Inversión de las Carreteras Españolas', publicado por la Asociación Española de la Carretera en 2018.

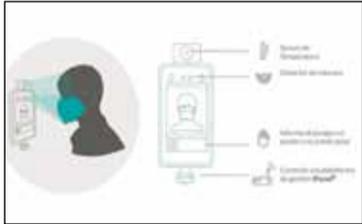
Plan de Carreteras

Desde la Asociación Española de la Carretera y en el marco de las 20 medidas trasladadas al Gobierno el pasado 29 de abril, el sector viario del país pone sobre la mesa un Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas que, con una inversión total de algo más de 32.000 millones de euros, podría generar más de un millón de nuevos puestos de trabajo, directos e indirectos, para los perfiles más vulnerables (oficiales, peones y trabajadores con poca formación).

El Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas se estructura en 12 programas de actuación, seis en el ámbito interurbano y otros seis en los entornos urbanos, con una inversión cercana a los 24.700 millones de euros y la creación de 345.000 puestos de trabajo directos en el primer caso, y 7.360 millones y 103.000 empleos directos en el segundo. La AEC estima, además, que este Plan podría generar otros 577.000 empleos indirectos, sumando un total de 1.025.000 nuevos puestos de trabajo.

Nexocar

SISTEMA DE CONTROL DATIK PARA EL VIRUS



El Covid Manager de Datik se instala en los accesos de los autobuses y detecta la temperatura de los usuarios, mientras una cámara avisa si no hay mascarilla. **p. 28**

'RESPIRAR TRANQUILOS' CON HISPACOLD



Hispacold ha desarrollado **eco3**, un purificador de aire que neutraliza microorganismos (virus, bacterias y hongos), alérgenos y gérmenes, evitando malos olores. **p. 29**

WEBASTO SE ADAPTA EN LA POSTVENTA



Los filtros Hepa de la marca Webasto filtran el aire de los vehículos, con la particularidad de que pueden ser incorporados a unidades ya en circulación, no solo de fábrica. **p. 30**

Nogebus y Unvi han personalizado su propio modelo de este nuevo vehículo

Carroceros nacionales para la doble apuesta de microbús del MAN TGE



MAN Truck & Bus acaba de presentar en España su nuevo microbús carrozado, que se suma a las opciones de fábrica que ya presenta la marca, incluida una para el segmento urbano. Nogebus y Unvi han sido los elegidos para llevar a cabo ambas transformaciones, personalizadas en ambos casos y dirigidas a un tipo de cliente algo diferenciado. La firma justifica esta nueva propuesta a "la demanda que hemos recibido por parte de los operadores, que pedían un producto de estas características" para ampliar la gama actual. **Novedades p. 22**



Otokar y su polivalencia

La capacidad del Kent U LE lo convierte en una solución de transporte interurbano polivalente. El Kent U LE es el vehículo de mayor capacidad de la gama interurbana de Oto-

kar (hasta 90 pasajeros). Con un gálbo ideal tanto para las líneas regulares como para las urbanas, "es la inversión perfecta para una flota", indican desde la marca turca. **Novedades pág 27**

Máxima longitud en versión electrificada

El eCitaro G amplía la gama de autobuses urbanos con propulsión eléctrica de Mercedes-Benz. Se trata de otro paso importante en el camino emprendido hacia ciudades más ecológicas y habitables. Con el autobús articulado eléctrico, la firma de la estrella sigue manteniendo su papel pionero, ya que para el nuevo autobús articulado eléctrico habrá disponibles nuevas tecnologías de baterías. Será el primer autobús de su categoría con las innovadoras baterías de estado sólido, entre otras novedades, aunque también mantendrá la doble opción con las actuales. **Contacto pág. 23**



Sumario



Nuevo almacén para Diesel Technic. Dedicado a recambios de pequeño volumen y automatizado con la última tecnología, la propuesta de la compañía es dar mejor servicio a clientes de todo el mundo. **p. 30**

Industria auxiliar

La oferta de componentes para optimizar la flota de vehículos. / **Págs. 28 a 30**

Suscríbase ahora al Periódico del Sector de Autocares y Autobuses

BOLETIN DE SUSCRIPCION **Nexobús**

Deseo suscribirme al Periódico NEXOBÚS durante un año, por **sólo 49 euros**. Europa: 110 euros. Resto del mundo: 130 euros.

D./De:.....
 Empresa:.....
 Dirección:.....
 Actividad: Discrecional Línea Proveedor
 Ciudad:..... Prov.:.....
 C.Postal:..... CIF:.....
 ☎:(.....)..... Fax:.....
 Fecha de nacimiento:.....-19..... Firma:

Domiciliación Bancaria / Ruego carguen en mi cuenta los recibos que presente Nexo Editores SA correspondiente a mi suscripción al Periódico NEXOBÚS.

Entidad Oficina D.C. Número de Cuenta

Banco:.....
 Titular:.....

CIF:.....

Enviar al fax 91 369 18 39

De Profesional a Profesional



Nogebus y Unvi transforman, sobre la base del TGE, un vehículo discrecional hasta 22 plazas

MAN apuesta por el carrocerero nacional para la versión microbús de su TGE



MAN Truck & Bus acaba de presentar en España su nuevo microbús carrozado, que se suma a las opciones de fábr-

ca que ya presenta la marca, incluida una para el segmento urbano. Nogebus y Unvi han sido los elegidos para llevar

a cabo ambas transformaciones, personalizadas en ambos casos y dirigidas a un tipo de cliente algo diferenciado.

Al detalle

Dos opciones

1 Nogebus se apoya en una plataforma trasera para la última bancada de butacas, que se puede deslizar para que el vehículo admita 16, 19 o 22 plazas. En cuanto a las versiones PMR, las posibilidades son de 9 plazas + 3 PMR, 12 + 2 ó 17 + 1. En cuanto a la bodega, la versión de 22 plazas alcanza los 0,8 m³, mientras que la de 19 plazas admite hasta 2,5 m³.

2 Unvi propone espacio por debajo de las butacas, lunas tintadas, spoilers exteriores laterales, suelo con efecto madera, luces y climatización individualizadas, y dos versiones en 16 plazas.

Manuel Fraile, director comercial de Buses de MAN, reconoce que "quizá estemos en el momento más difícil de la historia del Sector, pero tenemos que seguir trabajando para ofrecerle a los clientes soluciones que mejoren su competitividad, ya que esto pasará y creo que el segmento del microbús será uno de los que más rápido se recupere".

El discrecional es un segmento de éxito para MAN a lo largo de la historia reciente, y este paso al frente con el microbús "se debe a la demanda que hemos recibido por parte de los operadores, que nos pedían un producto de estas características. Por eso, hemos decidido integrar la calidad de nuestra TGE con la experiencia que aportan los carroceros".

Fraile es consciente de que "nos dirigimos a un segmento muy competitivo, el de las 5,5 toneladas, pero estamos convencidos de la calidad de nuestra oferta, razón por la que incluimos una garantía de tres años o 180.000 km".

El nuevo microbús TGE propone configuraciones entre 16 y 22 plazas, más guía más conductor, más una importante variedad de soluciones con PMR. A esto se suma "el motor de 180 CV y 410 Nm, una transmisión automática de serie de ocho velocidades (aunque en opción se puede solicitar una manual de seis relaciones) y el mejor equipamiento de serie de este segmento, tanto en seguridad como en confort y entretenimiento". El director de MAN recuerda, además, que "contamos con una red especializada en bus y un servicio post-venta adaptado a las necesidades del cliente, por lo que un único interlocutor puede dar



respuesta a toda nuestra gama de producto, desde las nueve hasta las 93 plazas".

Miguel Alcañiz, responsable comercial de TGE para Buses, resaltó que "el motor es biturbo, por lo que entrega todo el par en breve espacio de tiempo y, a la vez, es capaz de mantenerlo sin problemas", añadiendo que "el cambio automático, adaptado a la TGE por ZF y con un convertidor de par hidrodinámico, hace posible que el vehículo circule durante más tiempo en la 'zona verde' de revoluciones".

Otras características son la suspensión de muelles delante y de ballestas detrás, con rueda gemela, la tracción trasera, el cumplimiento con el reglamento R-66.02 y la dirección asistida electromecánica. Entre los sistemas de seguridad que incorpora el

microbús, se destacan el abandono activo de carril (que corrige el volante en caso de necesidad), los faros led, la cámara trasera, ayuda al arranque en pendiente, frenada de emergencia Front Assist, asistente de viento lateral, control de velocidad y avisador de fatiga. A esto se sumarían los elementos de confort, como el Infotainment de MAN con GPS incorporado, puestos USB, volante multifunción calefactado y en cuero, climatronic, tacógrafo digital accesible y el asiento del conductor, con todas las comodidades.

Fraile espera que, "a pesar de las dificultades del mercado y del turismo, no haya demasiados problemas para alcanzar los volúmenes de ventas que tenemos previstos, porque el producto está muy adaptado a la demanda".



Dos opciones

Dos personalizaciones adaptadas por cada colaborador



Las particularidades de la versión desarrollada por Nogebus, según Miguel Genabat, responsable comercial del carrocerero catalán, apuntan "al desafío, que para nosotros fue la búsqueda de la sensación de amplitud y volumen, lo que conseguimos modificando los huecos de las ventanas originales para incrementar la visibilidad de todos los viajeros", argumentó, y también ampliando la longitud total del vehículo, desde los 7.391 mm de origen hasta los 7.751 (+360 mm).

Genabat también destaca que "alcanzamos las 22 plazas, más guía más conductor, lo que nos permite una mayor flexibilidad de

configuración", la cual se apoya en una plataforma trasera para la última bancada de butacas, que se puede deslizar para que el vehículo admita 16, 19 o 22 plazas. En cuanto a las versiones PMR, las posibilidades son de 9 plazas + 3 PMR, 12 + 2 ó 17 + 1. En cuanto a la bodega, la versión de 22 plazas alcanza los 0,8 m³, mientras que la de 19 plazas admite hasta 2,5 m³.

Por su parte, Pablo Rodríguez, jefe de Ventas de Unvi, presentó su versión de la TGE bajo la denominación S20, que adoptará la marca en sustitución de la histórica Vega. En su caso cuenta con tres versiones: la transformación de

la TGE en la longitud habitual, de 7,39 metros, que admite hasta 19 plazas y 0,4 m³ de bodega trasera; la versión XL, ampliada a 7,78 metros para admitir hasta 22 plazas y 1,75 m³ para equipaje, con la particularidad de incorporar el portón trasero propio del carrocerero; y la TGE PMR, que cuenta con capacidad de hasta 3 PMR y plataforma elevable vertical trasera.

"Hemos basado el desarrollo en tres pilares", menciona Unvi, como son "cuidar el espacio, la estética de MAN y el elevado equipamiento de serie", y en este sentido se propone tanto el piso como el portaequipajes en dos niveles.



Mercedes-Benz completa su oferta de autobuses urbanos electrificados presentando el eCitaro G articulado de 18 m

Electrificando todo el espectro de longitudes

El eCitaro G amplía la gama de autobuses urbanos de Mercedes-Benz. Se trata de otro paso importante en el camino hacia ciudades más ecológicas y habi-

tables. Con el autobús articulado eléctrico, la firma de la estrella sigue manteniendo su papel pionero, ya que para el nuevo autobús articulado eléctrico habrá

disponibles nuevas tecnologías de baterías. Será el primer autobús de su categoría con las innovadoras baterías de estado sólido, entre otras novedades.

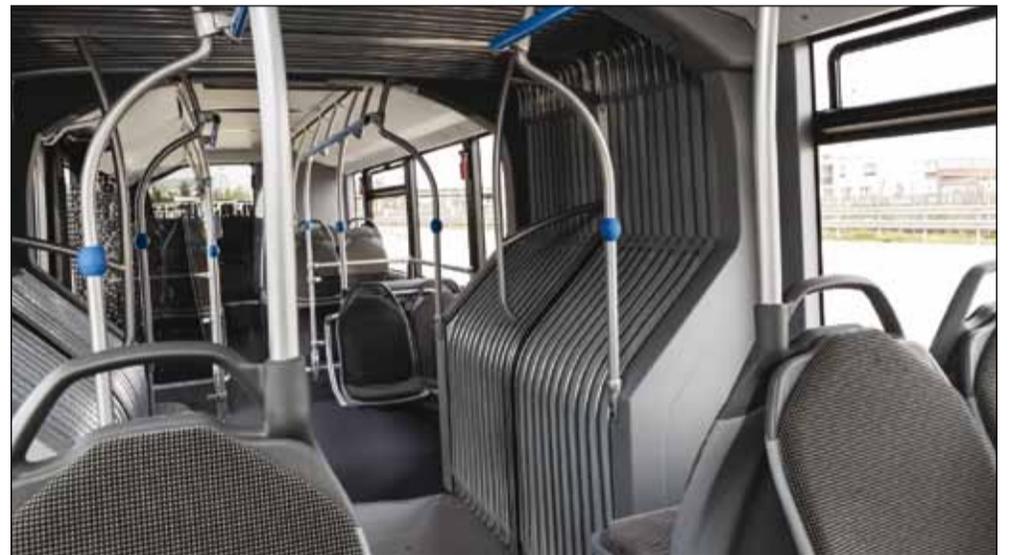
Las empresas de transporte de las principales ciudades europeas estaban a la espera de este autobús urbano. Tanto es así, que al poco de conocerse ya han sido seis las urbes que se han adelantado a realizar pedidos de más de 60 unidades del nuevo eCitaro G, una cifra que sigue creciendo. Las primeras entregas a varias empresas de transporte están planificadas para este año.

Con el eCitaro G, Mercedes-Benz continúa la electrificación de sus autobuses urbanos. Hace dos años, Daimler Buses presentó el eCitaro, totalmente eléctrico. Actualmente, el eCitaro eléctrico ya se produce en serie en la fábrica de Mannheim y hay cientos de unidades en servicio regular en muchas ciudades europeas. Ahora, el eCitaro G se convierte en el primer articulado eléctrico de la estrella, con una capacidad de hasta 146 pasajeros según la versión.

EL ECITARO G, AL DETALLE

Longitud	18.125 mm
Modalidad	articulado
Anchura máxima	2.550 mm
Altura máxima	3.120 mm
Capacidad total	146 pax
Asientos	hasta 36 pax
Propulsión	100% eléctrica
Baterías	polímero de litio
Baterías	doble opción
Actualización baterías	prevista 2022
Potencia máxima	441 kWh
amplitud puertas	1.250 mm
Pedidos	+ de 60
Producción	Mannheim
Distancia entre ejes	5.900 mm
Acceso mínimo	320 mm





TECNOLOGÍA

El éxito de la versión de 12 metros ha sido la base del articulado, que ya mira también al futuro

"Me alegra mucho que nuestro Mercedes-Benz eCitaro haya tenido tanta aceptación desde su introducción en el mercado. Esto muestra que vamos por el buen camino, ofreciendo productos que nuestra sociedad desea y con los que nuestros clientes pueden trabajar. Con la versión articulada del eCitaro, seguimos introduciendo la electrificación de autobuses urbanos de forma consecuente: el eCitaro G será el primer autobús de su categoría en ofrecer opcionalmente las innovadoras baterías de estado sólido. Así, sentamos las bases de un transporte de personas sostenible y eficiente en centros urbanos", comenta Till Oberwörder, director general de Daimler Buses.

El autobús articulado es perfecto para grandes ciudades y metrópolis con un gran volumen de pasajeros, y es un componente esencial para que los centros de las ciudades sean

más habitables. El nuevo eCitaro G combina las ventajas del autobús articulado Citaro G con la técnica del eCitaro y con "revolucionarias tecnologías de baterías y propulsión eléctrica".

Con la introducción del eCitaro G, Daimler Buses continúa su plan de introducir la movilidad eléctrica en los autobuses urbanos, al tiempo que subraya su liderazgo en innovación y tecnología. Así, uno de los objetivos de Daimler Buses es construir y desarrollar el futuro de la movilidad (en autobuses) en todo el mundo de manera responsable.

El siguiente paso ya está pensando, ya que partir de 2022 volverá a aumentar la autonomía del eCitaro y el eCitaro G con una pila de combustible a modo de extensor de autonomía. Con esta tecnología, se puede prescindir en casi todos los casos de las recargas intermedias y el coste de la infraestructura.





BATERÍAS

La apuesta de la marca por las baterías en estado sólido es un gran paso en favor de la autonomía

En una primera etapa, el eCitaro G se lanza con las acreditadas baterías de iones de litio en versión NMC del conocido eCitaro estándar, pero el siguiente nivel de evolución ya está definido. Previsiblemente, Mercedes-Benz aumentará en este año el rendimiento del eCitaro G con el cambio a la nueva generación de baterías NMC. Con ellas, la capacidad crece claramente, desde 292 kWh hasta los 396 kWh. La autonomía del autobús articulado también aumenta.

En paralelo, el eCitaro G abre un nuevo capítulo con las innovadoras baterías de estado sólido, ya que puede almacenar energía. Esa tecnología estará disponible opcionalmente. Su gran ventaja: las baterías de estado sólido se caracterizan por una densidad energética alta y una gran vida útil.

Químicamente, se trata de baterías de polímero de litio. El

electrolito, que suele ser líquido, es sólido en esta batería, de ahí su denominación. Además, en este tipo de baterías no se utilizan materiales como el cobalto, el níquel o el manganeso. Con siete paquetes de baterías, el eCitaro G alcanza una impresionante capacidad total de 441 kWh, garantizando una autonomía suficiente para el uso normal de un autobús urbano.

Dado que las baterías de estado sólido tienen limitaciones en cuanto a baterías de iones de litio (NMC) para otros usos, estas por su parte, son perfectas para cargas rápidas durante los periodos de reposo en el depósito o durante el recorrido. Por eso, Mercedes-Benz sigue ambos caminos ofreciendo el eCitaro G con ambas tecnologías de baterías. Por tanto, el nuevo eCitaro G es el primer articulado a medida que se adapta de forma flexible a distintas estrategias de uso.





UN POCO DE HISTORIA

Se cumple el primer cuarto de siglo del acuerdo entre Mercedes-Benz y Setra, base del éxito actual

En 2020 se han cumplido 25 años desde que Mercedes-Benz y Setra crearan una alianza estratégica, que marcó el comienzo del exitoso negocio de autobuses de Daimler Buses.

Hoy en día, la empresa está representada mucho más allá de las fronteras de Europa con su oferta de mantenimiento y servicios de asesoramiento, y también es conocida por la contribución que hace a la creación de soluciones de movilidad eficientes y sostenibles. "Creo firmemente que los acontecimientos de hace 25 años nos han permitido escribir una buena parte de la historia industrial en el campo de la construcción de autobuses y, al hacerlo, nos hemos propuesto continuar esta tendencia en el futuro", según palabras de Oberwörder.

En la actualidad, la marca tiene 14 filiales en países como Francia, España, Italia y Bélgica, que son responsables de las operaciones eu-

ropeas de Daimler Buses. Además de EvoBus GmbH, una serie de plantas de fabricación de autobuses y organizaciones de ventas nacionales en todo el mundo también forman parte del área de negocio de Daimler Buses.

Por otra parte, el área de negocios está siguiendo de cerca las necesidades futuras en el campo de la movilidad de los autobuses. Con el desarrollo de sistemas de conducción sin emisiones a nivel local y vehículos en red, Daimler Buses está contribuyendo a hacer que el tráfico en nuestras ciudades y áreas suburbanas no sólo sea más eficiente, sino también más respetuoso con el medio ambiente.

El papel de liderazgo tecnológico e innovador de la empresa no sólo se pone de relieve con el desarrollo del autobús urbano Mercedes-Benz eCitaro totalmente eléctrico, fabricado en serie en la planta de Mannheim, sino también por el hecho

de que estos vehículos ya están en circulación en toda Europa.

Con soluciones adaptadas a las necesidades locales, los productos de las marcas Mercedes-Benz, Setra y Bharat Benz, así como la proximidad de su red de ventas y servicios a los clientes, ofrecieron más oportunidades de crecimiento en los mercados emergentes de todo el mundo. A fin de crear la base para un crecimiento sostenible y rentable, la red de producción se ha desarrollado continuamente en los últimos años. En este sentido, cabe destacar que en los primeros días, las marcas Mercedes-Benz y Setra vendían 5.700 vehículos al año y tenían una fuerza laboral conjunta de alrededor de 9.340. A finales de 2019, Daimler Buses empleaba alrededor de 17.960 personas en todo el mundo y entregaba aproximadamente 32.600 unidades (incluyendo autobuses completos y chasis).



Con un gran nivel de confort para trayectos interurbanos, constituye una apuesta segura para operadores

Nuevo Otokar Kent U LE: accesibilidad, comodidad y más multifuncionalidad

Otokar

La capacidad del Kent U LE lo convierte en una solución de transporte interurbano polivalente. El Kent U LE

es el vehículo de mayor capacidad de la gama interurbana de Otokar (hasta 90 pasajeros). Con un gálibo ideal tanto

para las líneas regulares como para las líneas urbanas, "es la inversión perfecta para una flota", según la marca.

Al detalle

Datos

- 1 El nuevo Kent U LE cuenta con una doble utilidad: funciona como autocar y autobús al mismo tiempo, ya que es un vehículo pensado para circular tanto en zonas de máxima densidad como en zonas periurbanas, con una buena maniobrabilidad.
- 2 El compartimento del motor cuenta con una gran insonorización, pues los 300 CV del Cummins de 6,7 litros apenas se oyen. De hecho, consume menos y es más respetuoso con el medio ambiente. Además, la caja de cambios ZF EcoLife también es silenciosa y se adapta adecuadamente al modelo.

En la pasada edición de Busworld en Bruselas, celebrada en el mes de octubre de 2019, la marca turca Otokar presentó cinco nuevos vehículos: eKent C (100% eléctrico), Kent C CNG, Territo U (para colegios), Ulyso T (con PMR) y el Kent U LE. Este último es un versátil vehículo con motor Euro 6d de 220 kW (300 CV) y de 12,20 metros de longitud, permite hasta 45 plazas sentadas y tiene una capacidad total de hasta 90 pasajeros.

Accesibilidad

El Kent U LE cuenta con una infraestructura que facilita la accesibilidad, con un pasillo de gran amplitud y filas de asientos (2x2) a cada lado en la parte delantera que facilitan la circulación. Por otro lado, la rampa manual del Kent U LE se despliega con un simple gesto manual, permitiendo así que una persona en silla de ruedas pueda subir en poco tiempo.

El vehículo cuenta con espacio para una silla de ruedas y 24 personas de pie, aunque, en función de la configuración elegida, es capaz de transportar hasta dos sillas de ruedas. Los pasajeros pueden permanecer de pie durante todo el trayecto gracias a la altura del techo, que además está perfectamente iluminado. La amplitud y la disposición del pasillo facilitan los desplazamientos dentro del vehículo. Las asas de los asientos junto al pasillo y los pasamanos permiten mantenerse de pie sin riesgo de caerse.

Junto al modelo Vectio U LE



y Vectio C, el Kent U LE es un vehículo adaptado para una fácil accesibilidad, dispone de piso bajo (sin escalones) entre las puertas de entrada y de salida; la puerta de entrada está en la parte frontal y la de salida esta justo delante del eje trasero, y se usan tanto para el transporte urbano como para el transporte de mercancías, pudiendo ser homologado en Clase I y Clase II.

Comodidad

En cuanto a comodidad, destaca la gran visibilidad que ofrece. Además, la suspensión neumática delantera y trasera garantiza una conducción cómoda, especialmente en la parte delantera, equipada con una suspensión de ruedas independientes (eje ZF en la parte delantera, Mercedes-

Benz en la parte trasera) sin ninguna sensación de balanceo. La ergonomía del puesto de trabajo proporciona unas condiciones óptimas para la conducción en ciudad y fuera de ella. La transmisión automática, el EBS y el ECAS ayudan a los conductores a circular suavemente y con total seguridad.

Sostenibilidad

El compartimento del motor cuenta con una gran insonorización, pues los 300 CV del Cummins de 6,7 litros apenas se escuchan, solo un ligero ruido lejano. De hecho, consume menos y es más respetuoso con el medio ambiente. Además, la caja de cambios ZF EcoLife también es silenciosa y se adapta adecuadamente al modelo.



Multifunción

Doble función: autobús y autocar al mismo tiempo

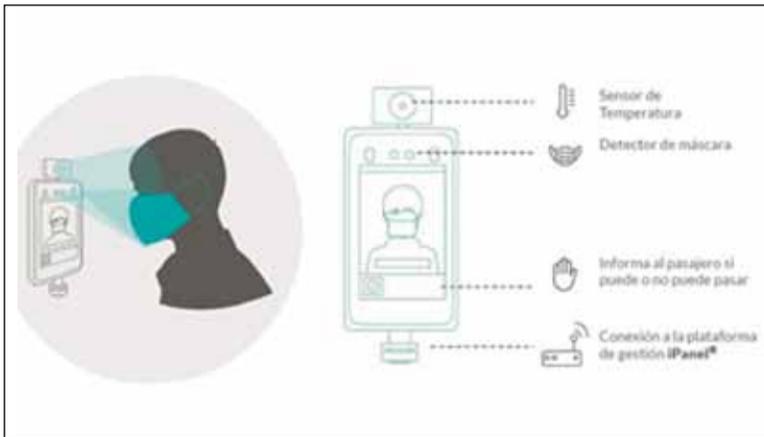


El nuevo Kent U LE cuenta con una doble utilidad: funciona como autocar y autobús al mismo tiempo, ya que es un vehículo pensado para circular tanto en zonas de máxima densidad como en zonas periurbanas, contando así con una buena maniobrabilidad.

El Kent U LE está equipado con portaequipajes y cuatro asientos abatibles en la parte media, al igual que un autocar interurbano de techo alto, y tiene la máxima capacidad dentro de la gama interurbana de la marca turca. Sus dimensiones son perfectas tanto

para líneas regulares como para líneas urbanas, lo que lo convierte en una gran elección para cualquier flota.

El Kent U LE ofrece a sus usuarios un interior espacioso por el que pueden moverse cómodamente. Por otro lado, cuenta con amplias superficies acristaladas que llenan el habitáculo de luz y permiten a todos los pasajeros disfrutar de las vistas del exterior. La rampa de acceso, que se despliega desde la puerta doble, facilita el acceso y la salida de los viajeros de movilidad reducida.



Datik desarrolla el sistema de control 'Covid Manager'

El Covid Manager es un sistema de control de accesos al autobús, situado a la entrada del vehículo. Mientras un sensor de temperatura mide la fiebre de los pasajeros, unas cámaras de visión artificial miden con precisión la ocupación del vehículo y el uso de mascarillas. Se prevé que estará listo para finales de junio y, a día de hoy, se han interesado ya más de 100 empresas. El sistema, creado por datik, compañía ubicada en Donostia (San Sebastián), está conectado a la plataforma online iPanel®, herramienta de gestión para cumplir los protocolos de seguridad que afectan a pasajeros y conductores. Tendrá un coste aproximado de entre 2.000€ y 5.000€.

Si una persona tiene fiebre o se supera el aforo permitido del autobús, el sistema indica al pasajero que no suba al autobús y alerta al gestor de la flota vía email o SMS. De esta forma, los operadores de transporte y las au-

toridades públicas contarán con un sistema que les permita gestionar las incidencias de Covid-19 de una manera rápida y eficaz.

Covid Manager informa a la persona usuaria automáticamente cuando se incumpla alguna de las condiciones, con lo que el conductor o conductora del vehículo no tiene que poner en peligro su integridad física. Además, un contador automático de pasajeros, situado en la entrada del vehículo, monitoriza entradas y salidas en tiempo real, pudiendo calcular el aforo total y, por tanto, avisar e informar al pasajero al llegar a un máximo que se puede establecer para cada vehículo.

"Covid Manager es un sistema que busca avanzar en esta situación actual y ofrecer así seguridad a toda la ciudadanía para moverse en transporte público, una seguridad que ayuda a dar un paso adelante hacia un futuro cercano" declara Iñigo Odriozola, socio fundador y CEO de datik.

Covid-Tracker, nueva plataforma de Veox para control de contagios

Veox ha lanzado al mercado un sistema de control de contagios, gestión de protocolos y también digitalización de procesos

denominado Covid-Tracker. Su objetivo es reducir los riesgos y poder controlar de forma temprana cualquier foco de contagio

Covid-Tracker está desarrollado para ayudar a localizar y controlar los focos de contagio, pero además, ayuda con la digitalización de los nuevos procesos de vuelta al trabajo, así como la supervisión del cumplimiento de los protocolos de actuación y el control de tareas de desinfección y limpieza.

En concreto, "hablamos de una herramienta que trata de evitar la aparición de nuevos focos de contagio en las fases de desescalada que tenemos por delante", afirma David Centeno, gerente de Veox Early Adopters.

El gerente añade que esta solución permite a la empresa identificar de forma temprana los focos de contagio y determinar una operativa de trabajo acorde a la empresa. Además, incluye la consulta móvil de protocolos de actuación, un chat de consulta y un control de tareas de desinfección, a lo que se añade el registro de las jornadas laborales *contactless* y una app de supervisión de protocolos.

Digitalización

Covid-Tracker es un "sistema enfocado en la digitalización de los procesos operativos para lograr un aumento de la productividad y de la capacidad de respuesta de la empresa ante posibles cambios de escenarios o



situaciones de riesgo. Se trata de una solución que responde a la política de Veox Early Adopters de responsabilidad corporativa", según indica Centeno, añadiendo que "tenemos la certeza de que es la solución idónea para enfocarnos hacia un futuro lleno de escenarios dinámicos y necesidades variables. Tenemos la necesidad de caminar hacia la digitalización de procesos para estar preparados para la 'nueva normalidad' y tomar decisiones

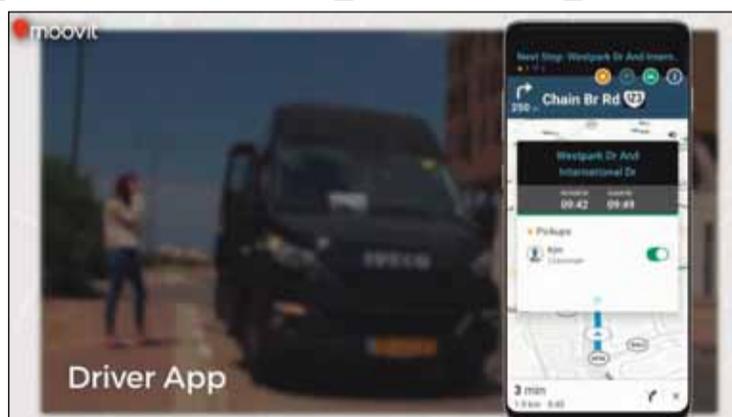
acertadas en esta situación actual".

La solución de Veox permite trabajar de forma proactiva y con una plataforma y cuadros de mando integrales. "Una plataforma y cuadros de mando integrales que nos facilitarán información de valor y nos otorgarán un control sobre la salud y seguridad de todos nuestros trabajadores y, en definitiva, nuestra organización", concluye el directivo.

Moovit innova con una solución de transporte bajo demanda para empresas

Moovit, compañía de soluciones MaaS y aplicación móvil en transporte público y movilidad a nivel mundial, ha lanzado un servicio de transporte bajo demanda durante la situación de emergencia originada por la crisis del coronavirus. Esta solución, diseñada para operadores y administraciones públicas, permite transformar las flotas de vehículos de líneas regulares en un servicio bajo demanda para transportar a trabajadores esenciales a su destino sin poner en riesgo su salud o la de terceros. Esta nueva solución ya ha sido implementada en varias ciudades por grandes operadores para trasladar a los empleados de manera segura al trabajo.

A medida que el Covid-19 continúa extendiéndose rápidamente por todo el globo, la demanda de transporte público en todo el mundo se ha desplomado drásticamente. Los operadores de transporte público en zonas donde la pandemia sigue vigente han reducido significativamente su servicio y están luchando para



reajustar rápidamente las líneas regulares durante una situación que cambia diariamente. Además, tanto organizaciones públicas como las empresas privadas, siguen necesitando proporcionar a los trabajadores esenciales, incluidos los profesionales médicos, empleados de supermercados, empleados de banca, seguros, etc., una forma segura de llegar al trabajo. Por todo ello, es necesario introducir alternativas a los modos de transporte tradicionales para

lidiar con el dramático cambio en la movilidad.

La tecnología de Moovit permite, en solo unos días, convertir las flotas no utilizadas en un servicio de transporte bajo demanda para trabajadores clave, al tiempo que se ajusta fácilmente a los requisitos impuestos por las autoridades locales. La plataforma es personalizable y escalable ajustándose rápidamente a las necesidades específicas de cualquier operador, municipio o empresa.

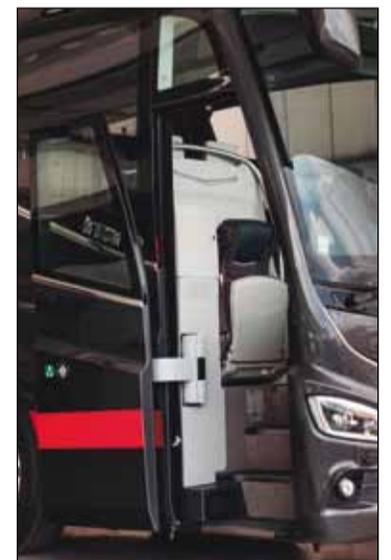
Masats entrega la primera serie de su sistema Swyncro

El sistema de puerta Swyncro para autocares fue presentado mundialmente por Masats en Busworld 2019, y se ha diseñado pensando ante todo en la seguridad del pasajero. El primer operador en montarlo es el estonio Lux Express.

El sistema Swyncro de apertura al exterior para puertas de autocares aporta la máxima seguridad y fiabilidad a los vehículos de carretera. Estas primeras unidades de serie se han instalado en dos autocares i8 de Irizar de 15 m, destinados al operador Lux Express, un cliente con gran presencia en Estonia y los países bálticos.

Suave accionamiento

"La suavidad del movimiento de la puerta, que es totalmente horizontal, y sin necesidad de cuñas o barras tensoras, permite una perfecta estanqueidad, eliminando los ruidos de rodadura, y aumentando la comodidad de pasajeros y conductores", destacan desde Masats.



El sistema de puerta es anti-vandálico, mejorando el MTBF (tiempo medio entre fallos) y aumentando también la fiabilidad y disponibilidad del vehículo.

Además, su simplicidad permite reducir el tiempo de montaje hasta en un 50% aproximadamente.



Con el purificador eco3 de Hispacold, 'respira tranquilo'

Con el objetivo de mejorar la calidad de aire del interior de autobuses y autocares, Hispacold ha desarrollado eco3, un purificador de aire que neutraliza microorganismos (virus, bacterias y hongos), alérgenos y gérmenes, evitando además malos olores.

El purificador de aire Hispacold eco3, a través de la ionización del aire, ayuda a mantener el equilibrio natural entre iones negativos y positivos aportando también ozono, en proporciones completamente inocuas para los pasajeros. El efecto viricida de los aniones está ampliamente demostrado. Además, los aniones mejoran la absorción del oxígeno por el organismo, favorecen la expulsión del CO₂ y estimulan el barrido ciliar en el aparato respiratorio. Por su parte, el ozono tiene un efecto purificador del aire, eliminando los malos olores. El purificador de aire eco3 genera ozono por debajo de los valores máximos ambientales recomendados por la OMS (0,05 ppm). Eco3 se ubica

en el retorno del equipo de climatización, cuyas turbinas son las encargadas de distribuir los iones y el ozono en el interior del vehículo, contribuyendo de esta manera a la desinfección. Todas estas ventajas con un consumo eléctrico adicional despreciable.

El purificador de aire eco3, desarrollado con la colaboración de expertos de la Universidad de Sevilla, ha demostrado su eficacia en los vehículos en los que se ha instalado. Su eficiencia ha sido avalada por SGS, líder mundial en inspección, verificación, ensayos y certificación.

Vehículos Alsa

Preocupada por el bienestar de sus usuarios, la empresa de transportes Alsa está poniendo todos los medios a su alcance para que los pasajeros puedan viajar con mayor seguridad. Una de esas medidas es la instalación de 1.600 purificadores eco3 de Hispacold para equipar 800 de sus vehículos.

Marcopolo presenta nuevo sistema de luz ultravioleta para autobuses

Centrado en el desarrollo inmediato de soluciones que permitan la movilidad de las personas y al mismo tiempo preservar la salud y la seguridad de los usuarios del transporte público, y que promuevan la reanudación de este importante segmento, fuertemente afectado por la pandemia de Covid-19, Marcopolo, en asociación con Valeo Thermal Bus Systems, desarrolló un sistema de aire acondicionado con luz ultravioleta para autobuses que tiene acción antimicrobiana, ayudando en la desinfección y en la calidad del aire que circula en los vehículos de la marca.

La nueva solución de Marcopolo BioSafe tiene un dispositivo de luz ultravioleta integrado en el sistema de circulación de aire convencional del equipo, que puede promover la bioseguridad en el transporte público, teniendo en cuenta la pandemia de Covid-19. La radiación UV-C emitida, debido a su potencia y acción antimicrobiana, promueve la desinfección del aire y las superficies del dispositivo, eficaz para inactivar el material genético de los virus y las células bacterianas esporuladas, que tienen una mayor resistencia innata en relación con varios virus envueltos. agentes infecciosos, algunos más resistentes que el nuevo coronavirus. Una prueba realizada por el Laboratorio de Microbiología Clínica de la Universidade de Caxias do Sul, que también contó



con la colaboración de la UFSM - Universidade Federal de Santa Maria en las actividades de medición de la potencia de la lámpara, evaluó la eficacia antimicrobiana de la radiación ultravioleta instalada en el aire acondicionado del autobús. Según el resultado, la tasa de eficiencia alcanzó más del 99%.

Según Luciano Resner, director de Ingeniería de Marcopolo, la radiación UV-C generada por lámparas y mejorada por el flujo de aire del aire acondicionado desinfecta el aire y las superficies. "Incluso teniendo en cuenta el bajo poder de penetración de la luz UV-C, su acción se utiliza para destruir microorganismos suspendidos en el aire e inactivar parte de ellos en superficies

y objetos. El mantenimiento de la efectividad de la radiación también está directamente relacionado con las condiciones ambientales, el grado de suciedad, materia orgánica e inorgánica y la desinfección del interior del autobús", explica, y agrega que los pasajeros no están directamente expuestos a la luz.

Ambiente limpio y seguro

"Es importante tener en cuenta que un análisis preliminar de la calidad microbiológica del aire dentro del autobús con el aire acondicionado encendido mostró condiciones óptimas del aire (un valor entre 15 UFC en la parte posterior y 164UFC / 45 minutos en la parte cerca de la entrada)", indica Resner.

Continental trabaja en la segunda generación de tacógrafos inteligentes

Los tacógrafos jugarán un papel importante a partir de ahora, por lo que Continental está trabajando ya en la segunda generación de tacógrafos inteligentes para adelantarse a la implementación de las directrices establecidas en dicho paquete de movilidad, entre las que se destacan aquellas que rigen el cabotaje y retorno a casa de los conductores, además de otras como el registro de los pasos fronterizos mediante un sistema de posicionamiento vía satélite.

"Vemos con buenos ojos el uso del DTCO para el cumplimiento de las directrices del cabotaje y vuelta a casa de los conductores, además de que es positivo que los tacógrafos sean obligatorios para los vehículos comerciales ligeros de entre 2,5 y 3,5 toneladas, dedicados al transporte internacional", según Gilles Mabire, director de la Unidad de negocio de Commercial Vehicles & Services en Continental. "La aprobación del paquete de movilidad es muy buena noticia, ya que garantizará una competencia justa y una mayor seguridad en el



transporte europeo".

Con la introducción del paquete de movilidad, el papel del tacógrafo inteligente será más importante que nunca para alcanzar los objetivos en política de transporte. Para este propósito se necesitarán datos fiables: "Estamos haciendo una especial contribución a la sociedad, estamos muy orgullosos de ello", añade Mabire. "Estamos seguros de que nuestros tacógrafos ayudarán a formular políticas que permitan abordar otros problemas importantes de la sociedad. Gracias a su capacidad de registrar datos de

forma segura, son extraordinarios para esto".

La experiencia de continental en el tacógrafo es una ventaja permitiendo adelantarse al futuro. Las generaciones anteriores de tacógrafo proporcionan la base tecnológica, la versión actual, DTCO 4.0 recibe posiciones por satélite y ya se está trabajando en el diseño y producción de una nueva versión de la actual generación de tacógrafos inteligentes, DTCO 4.1 que incorporará algunas de las funcionalidades del DTCO 5.0 y servirá de puente hacia la siguiente generación.

Bosch lanza oferta de renting para el aire acondicionado

El aire acondicionado es un equipamiento estándar en casi todos los vehículos. Para garantizar cómodas temperaturas ambientales dentro del habitáculo, los sistemas de aire acondicionado necesitan un mantenimiento regular y para ello es necesario que los talleres cuenten con el equipamiento adecuado.

Bosch Automotive Aftermarket ha lanzado al mercado una oferta de renting en colaboración con Grenke, empresa especialista en renting de equipamiento para empresas, con el objetivo de que cualquier taller se pueda proveer de equipos Bosch para el servicio de aire acondicionado, tanto para turismos como para vehículos industriales.

Desde 100 euros al mes, el taller puede disponer de uno de sus equipos. Mediante el pago de unas cuotas mensuales, puede invertir en tecnología sin tener que comprometer su capacidad de inversión. Unas cuotas que podrá deducirse, ya que están consideradas como un gasto. Una vez finalizado el contrato, el taller podrá renovar el equipo para



dotarse del último modelo para ofrecer el mejor servicio al cliente. Esta oferta es válida hasta el mes de noviembre de 2020 e incluye tres años de mantenimiento y garantía.

Los equipos Bosch incluidos en la promoción son el ACS 611 y ACS 653/663 para los servicios R134a y R1234yf de turismos y camiones, así como el ACS 810, que está específicamente diseñado para cumplir con los requisitos de autobuses. Estos equipos cuentan con una bomba de vacío de doble etapa, gracias a la cual se consigue una deshidratación más rápida y, sobre todo, más profunda, del sistema de aire acondicionado.



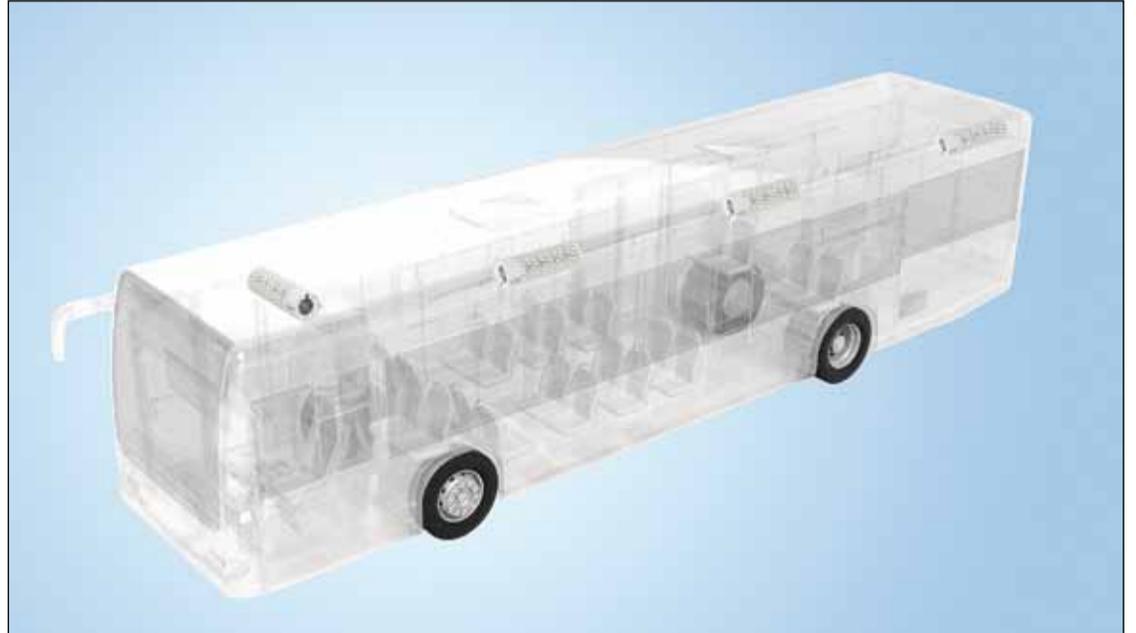
Desciende la importación de los neumáticos asiáticos

Con los datos obtenidos por la Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (ADINE) a cierre de abril se constata que, las importaciones de neumáticos asiáticos del segmento consumer (turismo, 4x4 y furgoneta) han registrado un descenso de un -21,1%, en comparación con idéntico período del año anterior, con un total de 2.455.970 unidades, de las que 1.871.560 proceden principalmente de China.

En lo que respecta a las importaciones de neumáticos de camión también han registrado un descenso de un -23,9%, con respecto al primer cuatrimestre de 2019, con un total de 115.800 unidades importadas, en donde China sigue arrastrando todavía la imposición en 2018 de las medidas antidumping.

Por su parte, el segmento agrícola, ha sufrido un descenso de un -10%, en comparación con el primer cuatrimestre del año anterior, con un total de 57.000 neumáticos agrícolas o forestales importados, de los que 35.320 provienen principalmente de la India, mientras que la importación de neumáticos asiáticos de construcción, minería y obra se incrementó de forma considerable en un +90% a cierre de abril de 2020, en comparación con el cuatrimestre pasado, donde destaca la subida de las importaciones de Vietnam con un +114.000%.

En el mes de abril, las importaciones de neumáticos de camión también descendieron un -28,4% con respecto al mismo mes de 2019, con un total de 36.670 unidades importadas.



Los filtros Hepa de Webasto, de fácil adaptación en postventa

Webasto, especialista en sistemas de calefacción y aire acondicionado, ofrece sistemas de filtrado de aire Hepa para una rápida y sencilla adaptación posventa. Los sistemas de filtración "HFT 300" y "HFT 600" se pueden adaptar a todos los vehículos, por ejemplo, ambulancias, autobuses o tranvías. Son capaces de filtrar partículas menores de 0,3 micrómetros - incluyendo virus, bacterias, aerosoles y polvo transportados por el aire - de cinco a diez metros cúbicos de aire por minuto.

Con ello cumplen los requisitos del filtro HEPA clase H14 y las directrices de la Organización

Mundial de la Salud (OMS), los Centros de Control y Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos (CDC) y del Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades (ecdc). El grado de purificación corresponde al 99,995%. Los filtros en los vehículos de emergencia, junto con el equipo de protección personal, reducen considerablemente el riesgo de infección de los operadores de los servicios médicos de emergencia y de los pacientes.

Dos opciones

Existen dos tipos de filtro con longitudes de 60 cm y 120 cm para interiores de vehículos de

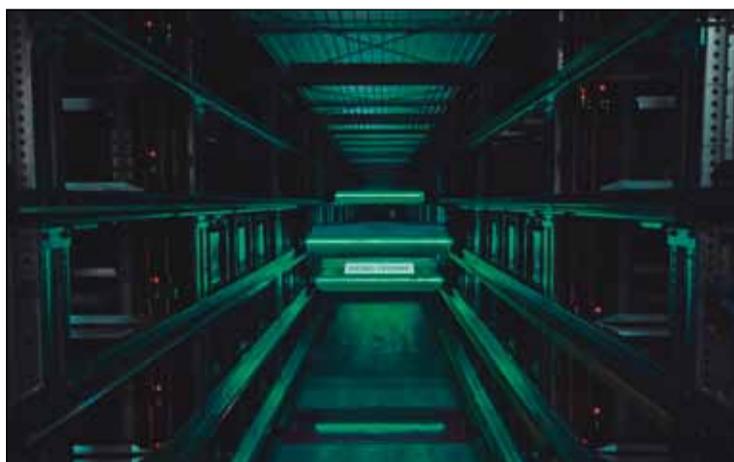
diferentes tamaños. Son capaces de descontaminar 300 o 600 metros cúbicos de aire por hora según el modelo. Se pueden combinar varios filtros para descontaminar espacios más grandes. Tienen un diámetro de 20 centímetros, son muy ligeros, con peso de 3,1 kg y 5,5 kg respectivamente, y pueden ser montados en cualquier posición. Si se desea, se pueden obtener soportes de montaje adecuados en Webasto. Con ellos, el montaje es posible en sólo 30 minutos. Los sistemas de filtrado sólo requieren una conexión de 12 o 24 voltios. Los filtros se sustituyen sin riesgo de contaminación.

Diesel Technic implementa la última tecnología en su almacén automatizado

Gracias a su nuevo almacén dedicado a recambios de pequeño volumen, y automatizado con tecnología *shuttle*, Diesel Technic cuenta con un sistema de almacenamiento eficiente que permite ahorrar espacio para facilitar y agilizar la disponibilidad del producto. El objetivo del proveedor de recambios y accesorios para automoción es beneficiar a sus clientes de todo el mundo.

Diesel Technic sabe lo importante que es contar con una cadena de suministro rápida y segura, pues los productos han de estar siempre en el momento y lugar adecuados para que tanto vehículos, como negocios apenas tengan que parar. El nuevo almacén tiene un funcionamiento muy flexible para beneficio de los clientes, obteniendo una calidad óptima de suministro. Esto también permite que la compañía adapte su inventario a las necesidades del mercado en la medida de lo posible.

"Con esta inversión reforza-



mos nuestra actividad principal y, gracias a la gran mejora en los servicios de preparación de pedidos, podremos incluso ofrecer una mayor fiabilidad en el suministro a nuestros clientes. Es fundamental pensar en el futuro, y el nuevo almacén está perfectamente preparado para ello, porque también ofrece un alto nivel de escalabilidad", explica Thomas Kaps, ejecuti-

ve manager Logistics de Diesel Technic. Este nuevo almacén automatizado consta de cuatro pasillos con aproximadamente 17,5 m de altura y ofrece espacio para más de 40.000 contenedores, que albergarán más de 12.000 referencias. Los 148 carros shuttle serán capaces de procesar un gran número de operaciones, de almacenamiento y recogida en poco tiempo.



Confibus y Borrox facilitan el descuento de pagarés

Conscientes de las dificultades por la que está atravesando el Sector del Transporte de Viajeros por carretera y la morosidad de las Administraciones Públicas con las empresas, Confibus (Confederación Española de Transporte en Autobús) ha firmado un acuerdo de colaboración con Borrox, un Fintech 100% español, que pertenece al Grupo Ideon. Especializados en ofrecer liquidez a través del anticipo de facturas con el sector público, han desarrollado una operativa que les permite evitar desplazamientos y gastos de notaría. Borrox garantiza liquidez con el sector público en menos de 48 horas.

De este modo, Borrox, que se diferencia del resto de entidades financieras porque aplica la tecnología en todas sus gestiones, lo que les permite ser más eficientes y ofrecer mejores condiciones a sus clientes, ofrece liquidez a través del anticipo de facturas y descuento de pagarés a las empresas de la Confederación. Desde Borrox resuelven una problemática a la que se enfrentan muchos empresarios en España y es a esperar largos plazos para cobrar sus facturas. Estos retrasos en los pagos hacen que las empresas tengan que lidiar con tensiones en tesorería que pueden poner en peligro su continuidad.

Salón**Habrá que esperar para la FIAA**

Título: Feria Internacional del Autobús y el Autocar
Cuándo: Marzo de 2021
Dónde: Madrid
Organiza: Ifema

Al final, no pudo ser. A pesar de los enormes esfuerzos realizados por la organización y de las ganas y la ilusión de todo el Sector por llevar adelante el evento, la FIAA tendrá que esperar hasta el próximo mes de marzo para abrir sus puertas y ofrecer sus pasillos como punto de encuentro para los profesionales del transporte de viajeros.

**Formación****Gasnam nos espera este mes**

Título: Green Gas Mobility Online Event
Cuándo: 21 al 24 de septiembre
Dónde: a distancia
Organiza: Gasnam

Debido a la crisis del Covid-19 y con el objetivo de garantizar al máximo la seguridad de los asistentes, ponentes y patrocinadores, Gasnam aplaza el congreso anual de la asociación a 2021, pero crea un punto de encuentro y debate sobre las múltiples novedades del sector, los avances tecnológicos y regulatorios.

**Congreso****Los días de la movilidad**

Título: European Commission's Urban Mobility Days
Cuándo: 29 septiembre-1 octubre
Organiza: Comisión Europea

Reunir a las principales figuras y mostrar los principales casos de éxito, este será el lugar ideal para que los representantes y las ciudades aprendan a convertir el tema de la conferencia, 'movilidad sin emisiones para todos', en una realidad. Los Días de Movilidad Urbana unen el Foro Civitas y la Conferencia Europea sobre PMUS.

**Feria****Italia mantiene su cita**

Título: International Bus Expo
Cuándo: 22 al 24 de octubre de 2020
Dónde: Rímmini (Italia)
Organiza: Italian Exhibition Group

Una de las pocas citas que se mantienen en el calendario es la de Rímmini, prevista para finales del mes que viene. La movilidad sostenible, un transporte inteligente en el ámbito urbano, pero también fuera de las ciudades, el desarrollo de las infraestructuras y la integración modal, serán los temas principales de la cita italiana.

**Evento****Tradicional semana europea**

Título: European Mobility Week
Cuándo: 16 al 22 de septiembre
Dónde: en todas las ciudades europeas que desean participar
Organiza: Unión Europea

Más de 1.160 ciudades de toda Europa planean llevar a cabo alrededor de 430 acciones de movilidad en la tradicional celebración de la Semana Europea de la Movilidad, que este año estará claramente marcada por la incidencia de la pandemia en la movilidad de las personas y en la sostenibilidad de las medidas que se van tomando.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

Nexopublic
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- ✎ Evaluaciones de Calidad.
- ✎ Estudios de Mercado.
- ✎ Estudios Estratégicos.
- ✎ Autodiagnósticos de Empresa.
- ✎ Análisis Sectoriales.
- ✎ Desarrollos en Internet.
- ✎ Fusiones y Adquisiciones.
- ✎ Búsqueda de socios financie-

De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a direccion-tecnica@nexopublic.net

Instrumentos de Trabajo

Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

NEXOTUR.com AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO DIARIO ONLINE

CONEXO.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexobús.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoHotel.com HOTELERÍA Y ALOJAMIENTO PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NEXOTUR AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

CONEXO REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Nexobús TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

CEHAT HOTELERÍA ESPAÑOLA PERIÓDICO MENSUAL (10 EDICIONES)

Noticias con Q de Calidad Éxito de participación en la IV Edición de la 'Noche Q' MENSUAL (11 EDICIONES)

EL NOTICIEROPC Éxito de la VII Reunión Nacional de OPC BIMESTRAL (6 EDICIONES)

destinoMadrid El Turismo de Madrid después TRIMESTRAL (4 EDICIONES)

Talonotel ¿Tus clientes tienen algo que regalar? PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

NEXOTUR Directorio Profesional de Agencias de Viajes ANUARIO (1 EDICIÓN)

NEXO HOTEL Directorio Profesional de Proveedores de Hoteles ANUARIO (1 EDICIÓN)

RANKING DE EMPRESAS TURÍSTICAS PERIÓDICOS ANUALES (4 EDICIONES)

PROTAGONISTAS DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIÓDICOS ANUALES (2 EDICIONES)

CIMET CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

Turnexo SALÓN PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

NexoBusiness SALÓN DE CONVENCIONES, CONGRESOS E INCENTIVOS

BIBLIOTECA NEXOTUR BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL

Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional

Placa al Merito Turístico del Estado Español

Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional

GRUPO Nexo

Las Publicaciones del Grupo NEXO están en la mesa de trabajo de miles de Empresarios y de Profesionales

Nuestros estudios y artículos se esperan, se leen, son comentados, fotocopiados, recortados, se archivan y sirven como consulta



Nexotrans.com
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



GOLD&TIME
JOYERIA Y GEMOLOGIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

NEXOTIME con **ALTA RELOJERIA**
RELOJERIA COMERCIAL Y ALTA GAMA
REVISTA BIMESTRAL (6 EDICIONES)

G&T-ECONOMÍA
PRECIOS DE GEMAS Y COYUNTURA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

ALTA RELOJERIA
RELOJERIA DE ALTA GAMA
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



DOSSIER
DE JOYERIA ESPAÑOLA
MENSUAL (10 EDICIONES)

JOYAS DE AUTOR
DISEÑO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

ART&VALUE
TASACION DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)

HORA DE MADRID
RELOJEROS DE MADRID
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERIA
MENSUAL (11 EDICIONES)

Cronometría
RELOJEROS DE VALENCIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



VOLVO EN RUTA
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

PRODIAM
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

FORO
FORO ANUAL DE LA
RELOJERIA ESPAÑOLA

AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

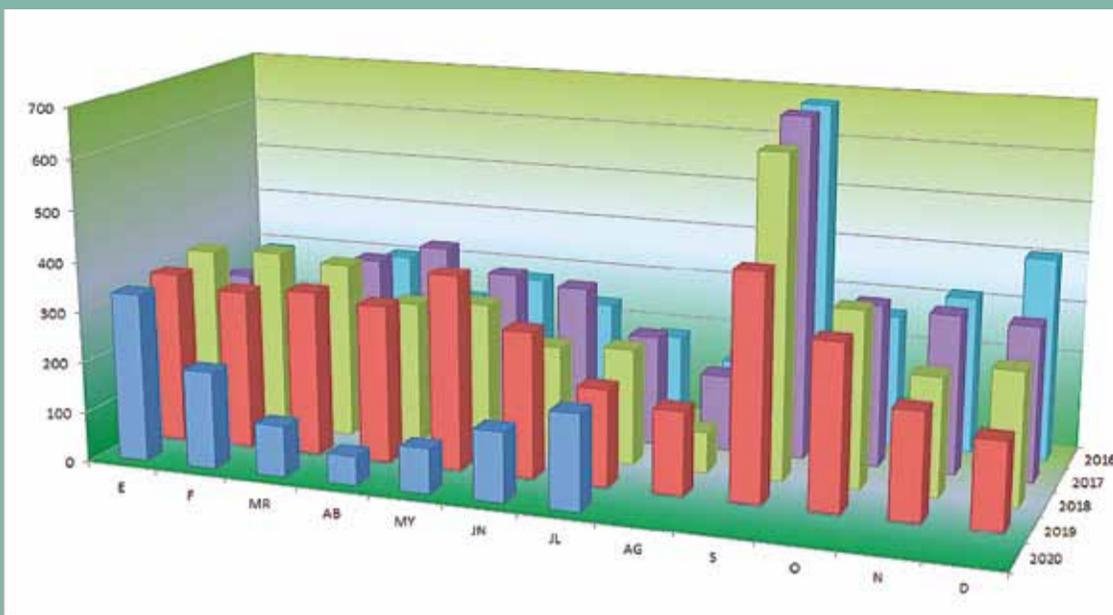
SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

SEDE CENTRAL DEL GRUPO:
LOPE DE VEGA, 13, 28014 MADRID
TELF. 91 369 41 00 (20 LINEAS)

NEXO
editores s.a.

FAX: 91 369 18 39
EMAIL: SECRETARIA@GRUPONEXO.ORG
WEB: WWW.NEXOTUR.COM

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

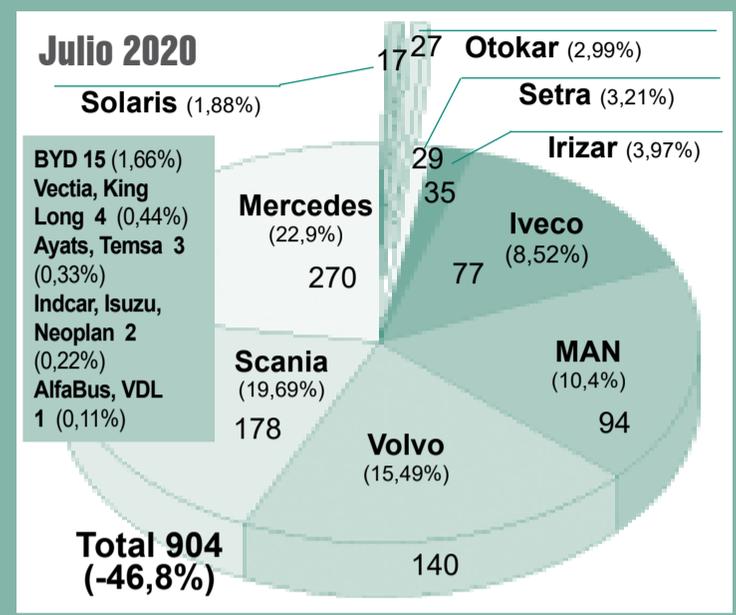


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El gráfico habla por sí solo. Es difícil encontrar en la historia reciente, al menos en la última década, un descenso de las matriculaciones tan pronunciado como el que ha vivido el Sector desde el pasado mes de marzo. Es cierto que el año no se preveía demasiado favorable, y que el dato de febrero, previo al estado de alarma, ya indicaba que esos vaticinios estaban en vías de cumplirse. Pero los resultados hasta junio confirman que nos encontramos ante la que algunos califican como la peor crisis de la historia del sector. Lo mejor de todo esto, a pesar de que el acumulado cae un 49,1%, es que julio casi se igualó la cifra de 2019.

MATRICULACIONES POR MARCAS

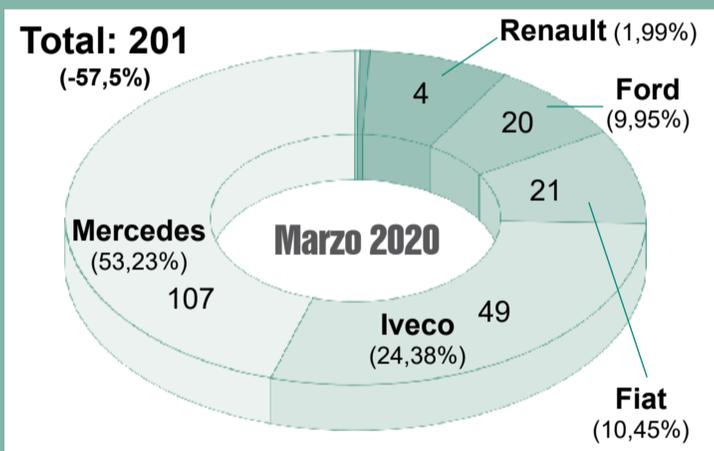


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

La única novedad reseñable cuando se han computado ya siete meses del ejercicio es que Mercedes recupera, con holgura, la primera posición del ranking de marcas, por delante de Scania, que ostentaba antes del confinamiento esa misma plaza. Volvo completa el podio de un mercado en el que el global casi roza el 50% de pérdidas, y que espera con ansiedad la recuperación del turismo y del discrecional.

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Han pasado algunos meses desde la última actualización de la tabla de estaciones de servicio más económicas, pero hay cosas que no cambian. Por ejemplo, el dominio de la zona levantina en cuanto a número de puntos de repostaje, o la perenne presencia de La Rioja en esta relación. Por contra, aparece una provincia como Badajoz, muy poco habitual entre las 10 primeras, y se mantiene otras como Salamanca (exigua representación de Castilla y León, en comparación con meses anteriores) o Córdoba, también bastante común. En cuanto a los precios, es fácil encontrar dónde llenar el depósito por debajo del euro/litro, aunque en los últimos meses se ha visto un lento pero constante incremento del precio.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Agosto 2020 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

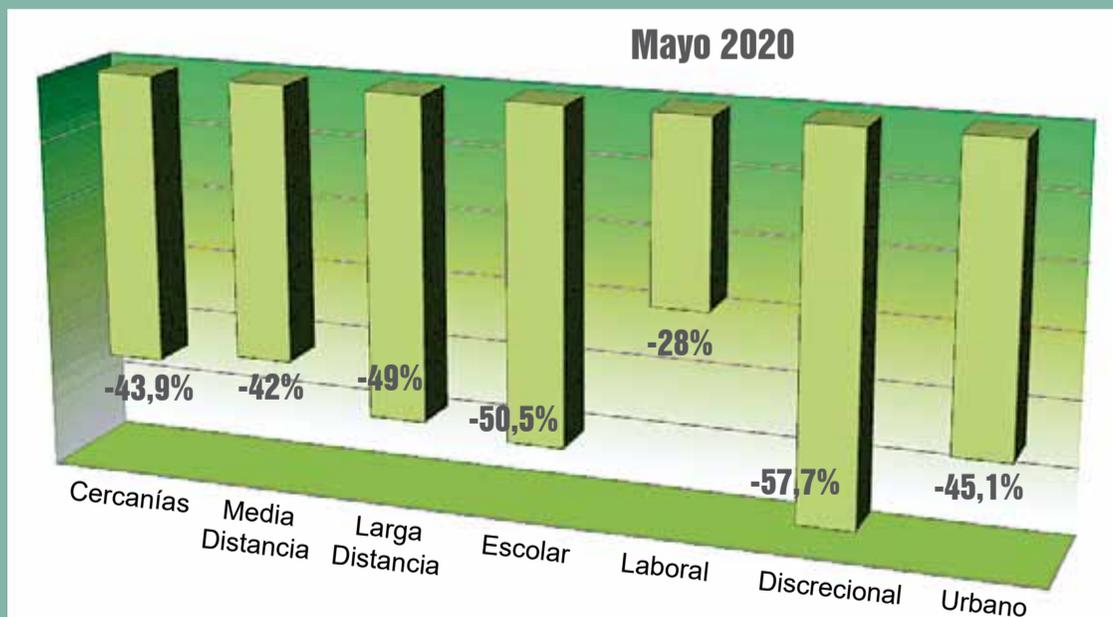
SALAMANCA - RONDA OESTE (SA)	0,858
FORTUNA - RENESUR (MU)	0,859
NAVALVILLAR - S. ANTÓN (BAD)	0,869
EL EJIDO - SPLASH (ALM)	0,879
ONTINYENT - COOP. ONTENI. (V)	0,892
MONTEMAYOR - JC (Co)	0,893
S. BOI LLOB. - ALCAMPO (B)	0,895
AGONCILLO - ROYO (LR)	0,896
BANYOLES - CONDIS (Gi)	0,898
CAMPASA - GM OIL (TA)	0,898



Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA



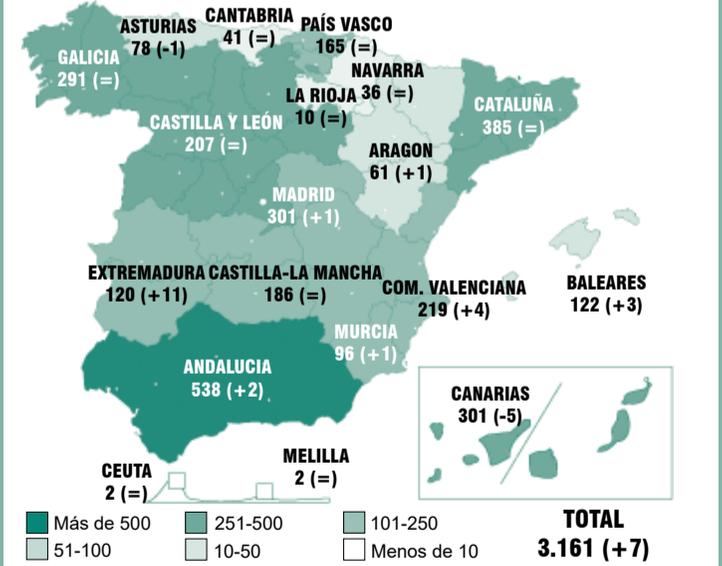
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de mayo arrojó un nuevo dato negativo, con 73,1 millones de usuarios, un 84,2% menos que en el mismo mes del año 2019. El transporte urbano cae un 82,8% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hace un 83,1%. El volumen casi se duplicó con respecto a abril, con el urbano perdiendo un 83,2% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 82,1% y el discrecional un 96,9%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Julio 2020 - Servicio Público Autobús

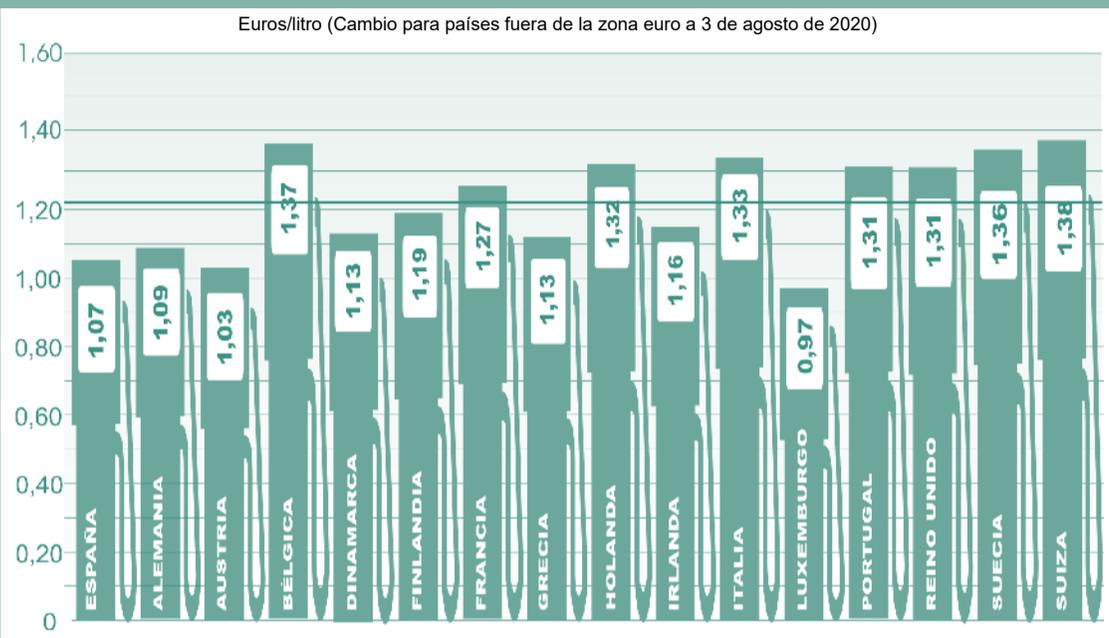


Fuente: Ministerio de Transporte (a 1 de julio)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Sorprendente evolución del número de empresas de transporte de viajeros, que de nuevo da muestra de su capacidad de adaptación a las circunstancias. A pesar de que muchas han estado semanas sin trabajar, el volumen total ha crecido en los últimos cuatro meses.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Atrás quedaron las cotizaciones del petróleo por debajo de los 20 dólares/barril, pero su precio, aunque ahora está por encima del doble que a comienzos de la primavera, tampoco se ha disparado, lo que se deja notar en los surtidores. Según los datos de la primera semana de agosto, que suele conllevar un repunte por el inicio de las vacaciones, el precio medio en Europa se situaba en 1,214 euros/litro, apenas tres céntimos por encima del mes de mayo. En España esa evolución es muy similar, con precio contenido.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 03.08.2020)

Divisas por €

Dólar USA	1,185
Libra Esterlina	0,903
Franco Suizo	1,076
Corona Danesa	7,45
Corona Noruega	10,664
Corona Sueca	10,321
Florinto Húngaro	345,839
Zloty Polaco	4,415
Corona Checa	26,348
Leu rumano	4,84
Rublo Ruso	85,973

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,844
1 Libra Esterlina	1,108
1 Franco Suizo	0,93
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,094
1 Corona Sueca	0,097
100 Florintos Húngaros	0,29
1 Zloty Polaco	0,226
100 Coronas Checas	3,8
1 Leu rumano	0,21
100 Rublos Rusos	1,16

Bus stop

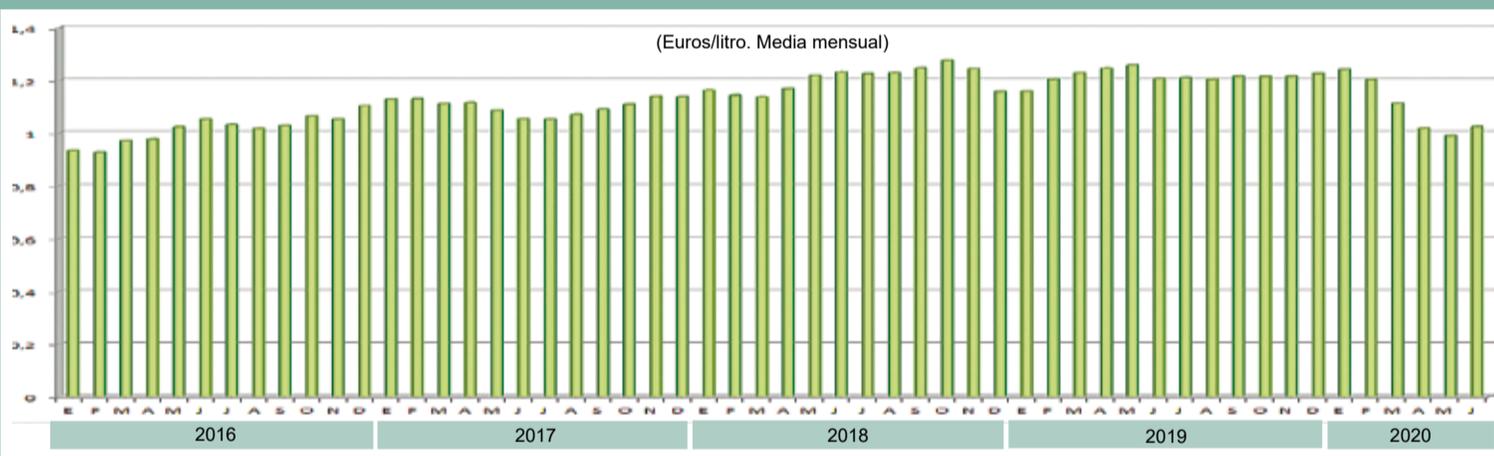


No pudo ser, pero será

Daniel Gallego

TODO EL Sector estaba deseando que llegara el mes de octubre para participar en la FIAA. Al menos, ese era el sentir generalizado que se respiraba antes de que la pandemia removiera nuestra normalidad por completo. Tres años de espera desde una última edición que, de paso, no fue la más positiva, son muchos, y la ilusión por retomar la feria nacional estaba latente. Pero el dichoso virus tenía prevista otra cosa. Los esfuerzos realizados por la Organización, Ifema y las asociaciones implicadas han sido máximos, pero la salud y la seguridad mandan, y al final se ha tomado una decisión que parece la más lógica: posponer el salón hasta la próxima primavera, esperando y deseando que, para entonces, tanto la situación sanitaria como económica esté mejor que ahora. Una lástima, pero los que hemos podido esperar tres años, podemos hacerlo un semestre más. Tendremos más tiempo para preparar novedades y para acumular ganas de compartir experiencias. La FIAA, será.

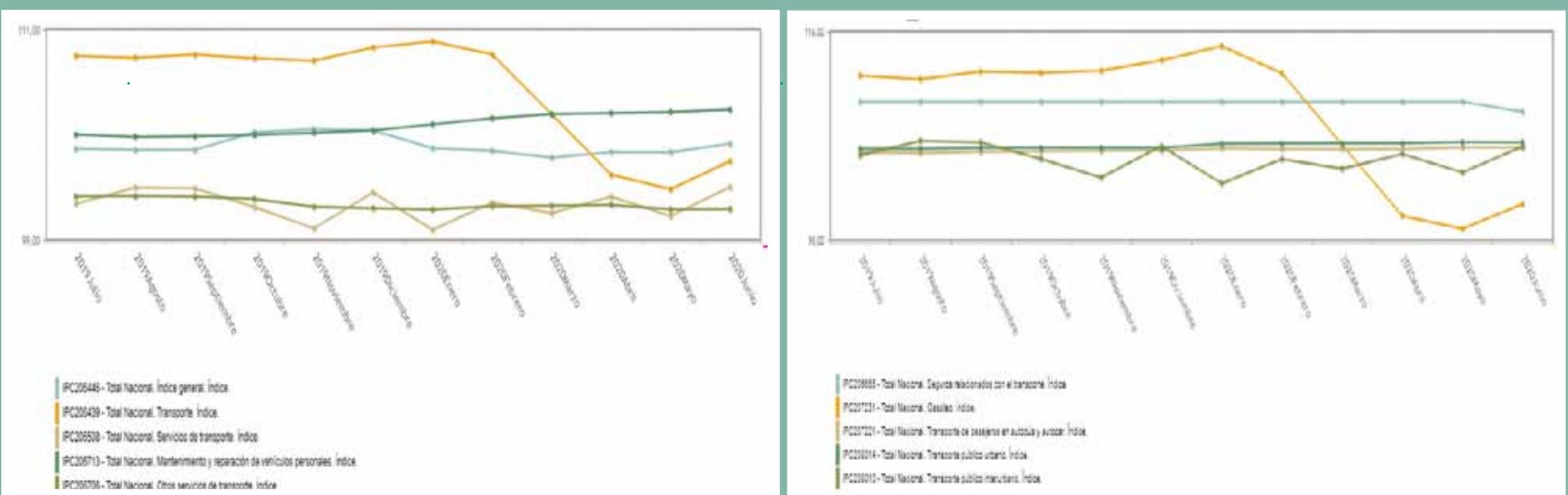
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Un simple vistazo a ambos gráficos es esclarecedor. Las dos líneas de color naranja, correspondientes al Índice General y al Gasóleo, son significativas de lo que ha sucedido en estos últimos meses. Abrupto descenso de la curva durante el estado de alarma, y paulatina recuperación, en ambos casos, una vez que la movilidad volvió a estar permitida. Tanto es así, que los Servicios de Transporte y lo de Interurbano (cuiroso dato éste, con una actividad prácticamente detenida) han repuntado sus curvas en el último mes computado, el de mayo. Es posible que en las próximas publicaciones del INE se aprecie algún que otro vaivén en otras líneas importantes, pero la estabilidad es predominante.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS

BMC ESPAÑA	☎ 967-522560
Pl. Campollano, Calle E, 7 ALBACETE	☎ 967-520073
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragón, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MAN TRUCK & BUS IBERIA	☎ 91-6602000
Av. Cañada, 52 Coslada MADRID	☎ 91-6602000
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6787128
NISSAN MOTOR ESPAÑA	☎ 93-2907486
General Almirante, 4-10 BARCELONA	☎ 93-2908227
PIC GROUP	☎ 91-3023781
Arturo Soría, 310 MADRID	☎ 91-3022847
SCANIA HISPANIA	☎ 91-6788089
Av. Castilla, 29 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6789212
VOLVO ESPAÑA	☎ 91-3727800
Proción, 1 MADRID	☎ 91-3728203

CARROCEROS

ALVILA	☎ 96-1443629
C.ª Barcelona, 81 Museros VALENCIA	☎ 96-1443629
BEULAS	☎ 972-860100
Riera Xica, s/n Arbucies GIRONA	☎ 972-861286
CAMO IND. DE AUTOCARROS	☎ 35127134778
V. de Andorinho Gaia PORTUGAL	☎ 35127134951
CAR-BUS.NET	☎ 938735698
Ramón Farguell, 33-35 Manresa BARCELONA	
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460
C. Coruña, 59, 5 Santiago A CORUÑA	☎ 981-552461
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420
Pl. La Barreda, P.15 Noreña ASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P. de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
Pl. Torres Pujals, 4 Arbucies GIRONA	☎ 972-860054
INDUSTRIAL CARROC LORQUINA	☎ 968-441933
Ctra. Granada, s/n Lorca MURCIA	☎ 968-443767
INSULAR CARROCERA	☎ 928-416768
R. los Tarrales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774
INTEGRALIA	☎ 948-314049
Pl. Comarca2, c/f, 15 Ezkiroz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP	☎ 943-809100
B.ª S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS. AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
C.ª Sant Hilari, km 3. Arbucies (GI)	☎ 972-861186
OMNIBUS VEHIC. INDUSTRIALES	☎ 93-8774010
Sallent, s/n. Manresa BARCELONA	☎ 93-8774024
SALVADOR CAETANO ESPAÑA	☎ 91-8956113
Ctra. Andalucía, K. 31,800 MADRID	☎ 91-8956504

SUNSUDEGUI	☎ 948-562011
Pl. Ibarrea s/n Alsasua NAVARRA	☎ 948-563202
UNVI	☎ 988-980600
Pl. San Ciprián de Viñas OURENSE	

AUTOPORTANTES

CARROCERIAS AYATS	☎ 972-860029
Paratage Can Call, K.1 GIRONA	☎ 972-861114
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6787128
SETRA	☎ 91-6787136
Mar Egeo, 2 Pol. Ind. S. Fdo. MADRID	☎ 91-6787137
SOLARIS BUS IBERICA	☎ 948222026
Pol. Industrial CASTEJON NAVARRA	
TRADECO	☎ 976-210400
Residencial Paraíso, 6D ZARAGOZA	☎ 976-238937

MICROBUSES

FIAT AUTO ESPAÑA	☎ 91-8853700
Ant. Ctra. Barcelona, K. 27,5 MADRID	☎ 91-8853879

FORD ESPAÑA	☎ 91-3369100
P.ª Castellana, 135 MADRID	☎ 91-3369474
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragón, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6787128
MINIBUS MOTORS	☎ 91-3877400
Travesía de Costa Brava, 6 MADRID	☎ 91-3877433
OPEL ESPAÑA DE AUTOMOVILES	☎ 91-4569200
P.ª de la Castellana, 91 MADRID	☎ 91-5560000
PEUGEOT ESPAÑA	☎ 91-3472000
Av. de los Toreros MADRID	☎ 91-3472243
RENAULT ESPAÑA COMERCIAL	☎ 91-7662200
Av. de Burgos, 89 MADRID	☎ 91-3028716
TOYOTA CANARIAS	☎ 928-447600
Diego Vega Sarmiento, 5 LAS PALMAS	☎ 928-447621
VOLKSWAGEN	☎ 93-4028167
c/de la Selva, 2 BARCELONA	☎ 93-4025433

INDUSTRIA AUXILIAR

ACCESORIOS

BEYCO UNION	Info.bcn@beyco.es
Ciudad de Asunción, 4	☎ 93-3600600
08030 BARCELONA	☎ 93-3600602
C2M	c2m@c2m.es
P. I. Sud C/La Plana 34-36	☎ 93-6731358
El Papiol 08754 BARCELONA	☎ 93-6731357
CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
CARADAP	Info@caradap.com
Nicaragua, 68	☎ 93-4191949
08029 BARCELONA	☎ 93-4904638
INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Alava VITORIA	☎ 945-214413

AIRE ACONDICIONADO

FRIGICOLL	☎ 93-4803322
Blasco de Garay, s/n S. Just Desvern	☎ 93-4733140
INTERNACIONAL HISPACOLD	☎ 954-677480
Aut. Sevilla-Málaga, K. 1.8 SEVILLA	☎ 954-677795
SPHEROS EUROPA	☎ 93-7323908
Pol. Ind. Llinars Park. Llinars del Vallés	☎ 93-7323044
TERMBUS	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNA	☎ 93-4731919

BATERÍAS

VARTA	☎ 91-4350403
Serrano, 16 MADRID	☎ 91-5764733

BILLETAJE

CALMELL	calmell@calmell.com
Pol. Pla D'En Coll. Montcada	☎ 93-5641400
08010 BARCELONA	☎ 93-5645822
IFB IND. BOTELLA	badalona@ifb.es
Manuel Fdez. Márquez, 78	☎ 93-3873600
Badalona BARCELONA	☎ 93-3873600
ISIS INGENIERIA Y SISTEMAS	isis@isis-is.com
Greenlandia, 4, CC Perales.	☎ 91-6848015
Getafe 28909 MADRID	☎ 91-6848971
MAEXBC	☎ 93-8432400
N-152, Km. 34,3 C.C. San Jordi L'Amella	☎ 93-8432102
MASISCONVI	☎ 93-8409299
Rioja, 24. Les Franqueses del Vallés	☎ 93-8467704

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfo.es
Portocristo, 8. Esc. D.ª. Bajo C	☎ 916122414
Alcorcón. MADRID	☎ 916129204

BUTACAS

ISRINGHAUSEN SPAIN	www.isri.de
Pol. Ind. Landaben. Calle L	☎ 948-286030
31012 PAMPLONA	☎ 948-187207
CABEZALBUS	☎ 93-6921225
Providencia, 2 Cerdanyola BARCELONA	☎ 93-5806313
EMAR MANUF. METALICAS	info@emarkiel.com
Portaleta, 40	☎ 941-233622
26006 LOGROÑO	☎ 941-240428
FAINSA	fainsa@fainsa.com
Horta, s/n 08107	☎ 93-5796970
Martorelles BARCELONA	☎ 93-5701838
TAPIZADOS BELBUS	☎ 96-1220376
c/25. parc. 64. Pl. Catarroja VALENCIA	

CAJAS DE CAMBIOS

CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
VOITH IBERICA	☎ 91-6707800
Av. de Suiza, 3, P.A.L. Coslada MADRID	☎ 91-6707840
ZF ESPAÑA	laura.luque@zf.com
Av. Fuentemarr, 11. Coslada	☎ 91-4852710
28820 MADRID	☎ 91-6696015

CALEFACCIÓN

IMPREFIL DISTRIBUCIONES	☎ 91-8034756
Av. Artesanos, 38 Tres Cantos	☎ 91-8034756
UWE WERKEN	☎ 91-6361376
Apartado, 10 Las Rozas MADRID	☎ 91-6372282

CLARABOYAS

INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNA	☎ 93-4731919

COMUNICACIONES

VDO AUTOMOTIVE	☎ 91-6572121
Sepúlveda, 11 Alcobendas MADRID	☎ 91-6572151

CORTINAS

VELA TEXTIL AUTOMOCION	☎ 93-7954718
San José, 4 bis. Canet de Mar BARNA	☎ 93-7954718

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

HIDRAL GOBEL	hidrel@hidrel.es
Titanio, 5-7 Torrejón de Ardoz	☎ 91-6770095
28850 MADRID	☎ 91-6771250

ELEVACIÓN

SEFAC	☎ 91-6723612
C.ª Rejas, 1 Nave 10 Coslada MADRID	☎ 91-6723396

FRENOS

CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571

VOITH IBERICA	☎ 91-6707800
Av. de Suiza, 3, P.A.L. Coslada MADRID	☎ 91-6707840

ILUMINACIÓN

HELLA	☎ 91-8061900
Av. Artesanos, 2 Tres Cantos MADRID	☎ 91-8035757
INDUSTRIAL ARCOL	☎ 93-4622222
Juan Miró, 22 S. Adriá de Besós	☎ 93-4622233

LAVADO

CHRIST	☎ 91-4881020
Resina, 59. Nave G MADRID	☎ 91-6124675

ISTOBAL	☎ 96-2997940
Av. Conde del Serrallo, 2 L'Alcudia	☎ 96-2997991

JMB SISTEMAS DE LIMPIEZA	☎ 607-400483
Ctra. Nacional 1, Km. 418 GUIPUZCOA	☎ 943-883587

SEFAC	☎ 91-6723612
C.ª Rejas, 1 Nave 10 Coslada MADRID	☎ 91-6723396

LUBRICANTES

AGIP ESPAÑA	☎ 91-5962100
Capitán Haya, 48 MADRID	☎ 91-5962119
BRUGAROLAS DISTRIB.	mailbox@brugarolas.com
C.ª de la Riera, 36-44 Rubí	☎ 93-5883100
08191 BARCELONA	☎ 93-5882995
MOBIL OIL	☎ 91-3629000
María de Molina, 6 MADRID	☎ 91-3629647

OLIPES	olipes@teleline.es
C/ Aluminio, 2	☎ 902 194 922
Campo Real MADRID	☎ 91 873 38 86

REPSOL	☎ 91-3487900
Orreaga, 34-4.ª MADRID	☎ 91-5561319

SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100
Rio Bullaque, 2 MADRID	☎ 91-5327921

TEXACO PETROLIFERA	☎ 91-3874400
P.ª Castellana, 216 MADRID	☎ 91-3874437

LUNAS

CARGLASS	☎ 91-6424541
Sierra de Gredos, 1. FUENLABRADA	☎ 91-6421998

BUSRAIL	☎ 976-274404
EI Aragón-M.ª Luna, 11, 19 ZARAGOZA	☎ 976-278407

NEUMÁTICOS

CONTINENTAL INDUSTRIAS CAUCHO	☎ 91-6561115
P. Emp. San Fdo. Edif. E. 2 MADRID	☎ 91-6564836

NEUMATICOS MICHELIN	☎ 91-4105000
Avda. Los Encuartes, 19. Tres Cantos	☎ 91-4105010

NEVERAS

FRIGODAC	☎ 93-6820699
C.ª Can Sunyer Nave 2 BARCELONA	☎ 93-6822832

PINTURA Y DECORACIÓN

AUTOBRILLANTE	☎ 91-8862010
Roa, 16 Loeches MADRID	☎ 91-8862014

PLATAFORMAS

HIDRAL GOBEL	Info@hidralgobel.com
Primavera, 47 Torrejón de Ardoz	☎ 91-6770095
28850 MADRID	☎ 91-6771250

PROPULSORES

CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571

PUERTAS

S.A. MASATS	masats@masats.es
Mestre Alapont, P. Salelles.	☎ 93-8352900
Salvador de Guardiola. BCN	☎ 93-8358400

SEGUROS

SEBASTIAN ESCUELA	gijon@cafseguros.com
Cura Sama, 2	☎ 985-354447
33202 GIJÓN ASTURIAS	☎ 609-693602

TRAMSICAR, S.L.	☎ 91-5194236
Padre Xifre, 3. Of. 15 28002 MADRID	☎ 666 429319

SERVICIOS

COMPUTER	computer@computer-informatica.com
Av. Jaume I, 145	☎ 93-5937501
08100 MOLLET DEL VALLES	☎ 93-5703821

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO	☎ 91-7423112
Josefa Valcárcel, 28 MADRID	☎ 91-7418134

TRANSAVAL	☎ 91-5715235
Pensamiento, 27. Esc. Izda. MAD	

Irizar desarrolla múltiples soluciones para prevenir contagios por el Covid-19

El Grupo Irizar sigue acelerando su capacidad de innovación con el objetivo de contribuir a la reactivación del sector de transporte público y fomentar una movilidad colectiva sostenible y segura.

La compañía ofrece soluciones desarrolladas para que los autobuses y autocares cumplan con las medidas de seguridad e higiene para prevenir la proliferación del virus en el transporte público. La cámara de control de acceso es un sistema inteligente que se sitúa a la entrada del vehículo. El objetivo es evitar el acceso al vehículo de los pasajeros que presenten síntomas o no cumplan con los protocolos Covid-19. Está dotada de un sensor de temperatura corporal que mide la temperatura de los pasajeros, informando si supera los 37°, y dispone asimismo de cámaras de visión artificial que permiten detectar si los pasajeros llevan mascarilla. El proceso completo se realiza automáticamente y en tiempo real.

De esta forma, cuando un pasajero o pasajera tiene fiebre o no lleva mascarilla, el sistema emite una alerta informándole de que no puede acceder al vehículo y permite al

conductor actuar de forma proactiva, sin necesidad de su supervisión para cumplir con el protocolo de salud establecido. Estas cámaras no graban los datos personales de los pasajeros o pasajeras para cumplir con los requerimientos de privacidad.

Desinfección automática

Consiste en la instalación de una solución, homologada por el Ministerio de Sanidad, que incluye una toma fija en el vehículo al que se conecta un equipo exterior a través de una boquilla y, que mediante un sistema de aeronebulización neumática, permite desinfectar completamente el vehículo por vía aérea sin presencia de pasajeros y de forma automática en 30 minutos. El proceso de nebulización requiere 3-4 horas de espera antes de poder acceder al autocar.

Irizar ofrece a los operadores mamparas de separación del habitáculo del conductor y paneles divisorios en las butacas de fácil instalación, para proporcionar protección tanto al conductor como a los pasajeros. Ambas soluciones, concebidas para los modelos de autocar Irizar i3le, Irizar i4, Irizar



i6 e Irizar i6S, han sido desarrolladas y fabricadas con materiales que cumplen con los reglamentos de la legislación vigente referentes a la visión indirecta (R. 46), acondicionamiento interior (R. 107), comportamiento frente al fuego (R. 118) y absorción de energía (R. 80).

El purificador de aire Eco3 es un dispositivo que disminuye drásticamente hongos, bacterias, virus, compuestos orgánicos volátiles, alérgenos... y evita malos olores. Basa su funcionamiento en la generación de iones negativos y ozono en las proporciones adecuadas, aumenta la concentración de oxígeno, eliminando olores, manteniendo los niveles saludables y evitando que se vicie el aire interior del vehículo.

Se presenta un autobús VDL a hidrógeno con un remolque de combustible

Según anuncian desde el servicio de noticias de Busworld, VDL ya ha entregado más de 100 autobuses eléctricos de batería a Connexion, que pertenece al grupo Transdev y está a cargo de la concesión que cubre el cercano aeropuerto de Schiphol (concesión Amstelland-Meerlanden), donde comenzó a operar la primera gran flota de autobuses eléctricos en Europa en el año 2018. Connexion también recibirá hasta 156 autobuses electrónicos Ebusco para las concesiones Amstelland-Meerlanden y Haarlem-IJmond.

Pero ahora es el momento para el pequeño lote de autobuses de hidrógeno que vienen de VDL Bus & Coach. Después de un breve periodo de formación para los conductores, se desplegarán autobuses de hidrógeno VDL en la línea R-Net 436. Estos cuatro vehículos son los primeros autobuses de hidrógeno que se ponen en servicio en esta concesión. Connexion los compró hace unos años, destaca el operador. La puesta en marcha se retrasó debido a las complejas



leyes y regulaciones sobre el uso de autobuses de hidrógeno, entre otras cosas.

Los conductores y mecánicos que trabajarán con estos autobuses han obtenido el permiso de conducir tipo E, además del D, condición para que se les permita salir a la carretera con esta configuración especial. De hecho, los autobuses de hidrógeno VDL, llamados VDL SLF-E H2, están equipados con un remolque que alberga la tecnología H2. La ventaja de esta elección es que el peso extra del equipo H2 no ha sido a expensas del número de pasajeros a transportar. Por lo tanto, la cantidad de pasajeros está al mismo nivel que un autobús diésel similar. Con el tanque lleno, estos autobuses pueden recorrer unos 350 kilómetros.



CaetanoBus entrega el primer pila de combustible para el Proyecto eFarm

Dos de los autobuses de celdas de combustible CaetanoBus serán entregados a Niebüll, en Alemania. Los autobuses Caetano, de 12 metros impulsados por hidrógeno, operarán en varias líneas de servicio programadas por Autokraft GmbH.

El proyecto cooperativo eFarm, que involucra a 20 socios regionales, incluidos parques eólicos y solares, así como servicios públicos, fue iniciado por GP Joule en 2017. GP Joule está desarrollando una infraestructura conjunta de hidrógeno, desde la producción y el procesamiento. Los ciudadanos y las empresas que deseen comprar un vehículo de hidrógeno, recibirán la seguridad del suministro de hidrógeno 100% verde, generado localmente a partir de la energía eólica. El proyecto eFarm ha recibido una subvención de ocho millones de euros del Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital.

Los autobuses tienen una autonomía de 400 km en una sola recarga. Los componentes de la

fuente de alimentación, como los tanques de hidrógeno, las baterías y la pila de pilas de combustible, colocados en el techo, contribuyen a un diseño de piso bajo y una experiencia cómoda. Cuentan con un sistema de aire acondicionado moderno y eficiente con bomba de calefacción. En caso de accidente, gracias a los sensores de fuga de hidrógeno y los sensores de choque instalados, el flujo de hidrógeno se corta de los tanques. "El pedido es un paso importante para realizar el proyecto de movilidad de hidrógeno verde más grande de Alemania, eFarm", declaró Ove Petersen, CEO de GP Joule.

GP Joule se fundó en 2009 con la creencia de que un suministro de energía 100% renovable es factible, y afirma que se ha convertido en un proveedor de sistemas para soluciones energéticas integradas de energía solar, eólica y de biomasa, además de ser un socio a nivel de suministro para electricidad, calor, hidrógeno y electromovilidad.

La EMT Madrid pone en marcha el pago del billete sencillo mediante QR

Los usuarios del servicio de autobús de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) ya pueden validar su billete a bordo a través del teléfono móvil gracias a un código QR en tiempo real. Este sistema de acceso y pago, ya operativo en otros sectores, se implanta por primera vez en el transporte público madrileño.

La EMT es la primera en implantar este sistema en el transporte colectivo de viajeros regulares que, además, permitirá la integración del servicio de autobuses en aplicaciones de movilidad desarrolladas por agentes públicos y privados, potenciando su oferta para clientes digitales y a servicios de movilidad para empresas de cara a favorecer los desplazamientos habituales de sus empleados y/o clientes.

Las pruebas preliminares para confirmar la validez de este método de pago se han llevado a cabo entre enero y marzo de este año en la línea 122 (Avenida de América-Feria de Madrid). El proyecto se ha desarrollado en colaboración público-privada con la firma Eysa, gestora de la aplicación Imbric que integra servicios de movilidad para empresas y particulares. Precisamente, el piloto se realizó con la colaboración de empleados del grupo Eysa que participaron activamente durante la fase de pruebas y validación en la línea 122.

Al acceder al autobús, el viajero



utiliza la cámara de su smartphone, en el que deberá tener instalada la aplicación de movilidad Imbric para capturar el código QR que muestra la validadora. Esta integración tecnológica por parte de la EMT se ha realizado sin necesidad de un *hardware* adicional, sino que el desarrollo se ha centrado en los apartados de *firmware* y *software* a nivel de servidor.

Los sistemas de la EMT realizan las transacciones y generan, a partir de la petición de la aplicación de movilidad, los billetes sencillos electrónicos que sirven de justificante para el viajero. El conductor del autobús recibe un mensaje de confirmación en tiempo real en su consola junto con el código de localizador del billete y el comercializador que lo ha adquirido. Por su parte, los inspectores de la EMT también podrán efectuar una inspección a

través de un código QR de control en el billete electrónico.

Teleférico de Madrid

Tras su cierre el pasado 11 de marzo, Teleférico de Madrid, administrado por la Empresa Municipal de Transportes (EMT), reabrió el pasado 22 de junio sus puertas, con un completo protocolo de medidas para evitar contagios por Covid-19 y garantizar la salud de empleados y usuarios. La instalación abre de 12:00 a 19:30 horas de lunes a jueves y de 12:00 a 20:30 horas los viernes, sábados y domingos. Para afrontar esta reapertura, Teleférico ha puesto en marcha un programa de desinfección de cabinas e instalaciones. Cada día, todas las cabinas en servicio se limpian y desinfectan en profundidad con un producto con propiedades virucidas aprobado por el Ministerio de Sanidad.

LEGISLACION ESTATAL**Plan Moves II**

REAL DECRETO 569/2020, DE 16 DE JUNIO, DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO, por el que se regula el **programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II)** y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.

En el BOE, a 17 junio de 2020.

Con fecha 16 de febrero de 2019 se publicó el Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa Moves) y cuya concesión de ayudas a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla se acordó a través de Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo.

Tras la finalización de la vigencia de dicho programa se considera conveniente aprobar una segunda edición del Programa denominada MOVES II, que modifica ciertos requisitos de la primera edición a fin de conseguir una mejor ejecución de los fondos destinados al programa y contribuir mejor a los objetivos de descarbonización del sector transporte de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, PNIEC 2021-2030.

La primera edición del Programa MOVES cerró su vigencia el 31 de diciembre de 2019, con un grado de compromiso de fondos del 82,5% y un presupuesto comprometido de cerca de 37,2 millones de euros para dar respuesta a un total de 6.182 solicitudes.

Las principales modificaciones respecto a esta primera edición, además del incremento en la dotación presupuestaria, se centran en ampliar las actuaciones elegibles para apoyar a los Ayuntamientos en su adaptación a las necesidades de movilidad tras la pandemia, incluir el achatarramiento de un vehículo de más de siete años como opcional, incremento del precio límite de un vehículo turismo para ser elegible, ampliar el presupuesto máximo que se puede dedicar a vehículos pesados de gas, ante la demanda generada, y dar mayor flexibilidad a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en su gestión, así como reconocerlas un porcentaje del presupuesto para gastos de gestión del programa. Esta segunda edición del Programa MOVES se publica en un momento excepcional, en plena recuperación económica y social de la pandemia del COVID-19 que tiene, entre una de sus consecuencias, adaptar nuestros hábitos a una nueva forma de movilidad. En este contexto, esta edición tendrá en cuenta medidas que permitan afrontar los retos que la nueva situación post COVID-19 planteada a nivel de movilidad en los núcleos urbanos, principalmente en los desplazamientos al centro de trabajo o estudios, cumpliendo además los objetivos de sostenibilidad, los criterios de eficiencia energética, el impulso del uso de energías alternativas y la hoja de ruta hacia la descarbonización. Así, serán elegibles las actuaciones que las entidades locales acometan para adaptar las necesidades de movilidad en las ciudades a los requisitos que impone la situación posterior a la pandemia.

Actuar sobre el sector del transporte es prioritario, dado que es el sector que tiene un mayor consumo final de energía en España, cercano al 42%. De este consumo, el transporte por carretera representa el 80%, con cerca de un 95% de dependencia de los derivados del petróleo. Por ello se considera

oportuno aprobar una nueva edición del programa de incentivos que permita promover una movilidad más sostenible, eficiente y alternativa a los combustibles convencionales.

En el marco del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, y en el actual contexto económico, tanto desde un punto de vista industrial y tecnológico, como energético y medioambiental, el fomento de las energías alternativas en el sector transporte representa un reto y una oportunidad para varios sectores estratégicos, como son: el energético, el de la automoción y el de tecnologías de la información y de las comunicaciones.

En un contexto de progresiva implementación de la generación eléctrica con energías renovables, la electrificación del transporte, unida a las medidas de eficiencia energética, será la principal tecnología que permita descarbonizar el sector. No obstante, se reconoce el papel del gas en el transporte de mercancías de vehículos pesados, por lo que el programa MOVES II seguirá incentivando los vehículos pesados (N2 y N3) propulsados con gas.

Así, el segundo sector de la economía que, en cifras absolutas, debe de reducir más emisiones de CO2 en ese período es el sector de la movilidad y el transporte, con 27 MtCO2eq, lo que equivale a una reducción del 33%. Las principales fuerzas motrices impulsoras de la descarbonización del sector de la movilidad serán, por un lado, un cambio modal, y por otro, la utilización de energías renovables en el transporte, que se ha fijado en el 28% al final del periodo, por medio de la electrificación (5 millones de vehículos eléctricos en ese año) y el uso de biocarburantes avanzados.

Este programa favorecerá la generación de empleo y la actividad económica, en un contexto de recuperación económica tras la pandemia, inducida por las distintas líneas de ayuda. Asimismo, cabe destacar el beneficio derivado de la reducción de las importaciones de combustibles fósiles y mejora de la competitividad de las empresas. De manera adicional a la mejora de la eficiencia energética y medioambiental pueden destacarse otros efectos sociales positivos, como el apoyo especial al colectivo de personas con discapacidad y movilidad reducida.

Este programa de incentivos también colaborará con la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno cuyo principal responsable de las mismas es el sector del transporte por carretera y que en las ciudades representa un gran problema para la salud de los ciudadanos, ayudando de esta forma a cumplir con los objetivos de reducción de emisiones establecidos en la Directiva 2017/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, así como los de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. El principal instrumento para cumplir los objetivos de reducción de los contaminantes atmosféricos es el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, y las medidas relacionadas con la movilidad eficiente y sostenible son el principal eje para conseguir una reducción importante de emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera.

La Ley 6/2018, de 3 de julio de 2018, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, en su disposición adicional décima

séptima, bajo la rúbrica, «Financiación de actuaciones de apoyo a la movilidad eficiente energéticamente y sostenible» habilita al Gobierno para establecer, con efectos desde el año 2018 y vigencia indefinida, un sistema de ayudas a las actuaciones de apoyo a la movilidad basada en criterios de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de energías alternativas, incluida la disposición de las infraestructuras energéticas adecuadas. Señala asimismo este precepto que la gestión del sistema de ayudas será asumida por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (en adelante, IDAE), para lo que se consignará una dotación en el presupuesto del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. La partida fijada en los Presupuestos Generales del Estado prorrogados para el año 2019, así como para 2020, podrá ampliarse si existiese disponibilidad presupuestaria.

Los criterios que sirven de base para la distribución de los correspondientes créditos, así como para su entrega, han sido consensuados con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en la Conferencia Sectorial de Energía celebrada el 17 de febrero de 2020.

La concesión de las ayudas establecidas por este real decreto permite a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias no solo destinar los créditos correspondientes a los destinatarios últimos previstos en el mismo, según lo que se determine en sus respectivas convocatorias, sino también que sean estas quienes ejecuten las propias actividades objeto de las ayudas, a través de las inversiones directas que pudieran efectuar con cargo a tales créditos, y de acuerdo con la previa reserva de presupuesto que pudieran establecer.

Tras la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de este real decreto, cada comunidad autónoma y ciudades de Ceuta y Melilla deberán aprobar y publicar su convocatoria de ayudas, designando el órgano competente para instruir y resolver el procedimiento de concesión de las mismas y, en su caso, establecer la reserva de presupuesto correspondiente para la realización por su parte de inversiones directas para la ejecución de las actividades subvencionadas.

Como criterio de distribución territorial del crédito, se mantiene el criterio objetivo del Padrón de habitantes publicado por el INE a 1 de enero de 2019, incluido en el anexo V. La coordinación y el seguimiento de este programa será realizada por el IDAE, actualmente adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través de la Secretaría de Estado de Energía. Estas funciones se desarrollarán a través de la Comisión Consultiva de Ahorro y Eficiencia Energética, regulada en el artículo 12 del Real Decreto 18/2014, de 17 de enero, por el que se aprueba el Estatuto de dicho Instituto y en el que están representadas todas las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

El procedimiento de concesión de las ayudas será mediante concesión directa, dado que, de acuerdo con el artículo 22.2.c) y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, concurren razones de interés social y económico que justifican la dificultad de su convocatoria pública en concurrencia competitiva. Debido a la necesidad de descarbonizar el sector transporte para la consecución de los objetivos fijados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, y teniendo en cuenta que la tipología de actuaciones subvencionables,

relativas a la promoción de la renovación del parque nacional de vehículos que utilizan mayoritariamente combustibles fósiles hacia aquellos que están propulsados con energías alternativas, aumentando la penetración de los vehículos eléctricos y el despliegue de su infraestructura de recarga, no posibilitan una comparación de las ayudas entre sí, se requiere el cumplimiento de unos requisitos predeterminados de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de las energías alternativas, considerando a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla como las administraciones más idóneas para dar cumplimiento a lo anterior, en su ámbito territorial, y conforme a sus competencias de ejecución en materia de política energética, según lo que determinen en sus respectivas convocatorias y, en su caso, conforme a las inversiones directas que pudieran llevar a cabo.

Asimismo, las ayudas reguladas por este real decreto tienen carácter singular derivado de la necesidad de minimizar la dependencia, a nivel nacional, de los productos petrolíferos en el transporte por carretera, con gran repercusión en la calidad del aire de nuestras ciudades, teniendo en cuenta, a su vez, la necesidad de implementar diversos instrumentos que incentivan modelos alternativos de desplazamiento tanto urbano como interurbano. En consecuencia, la singularidad también se fundamenta en criterios de oportunidad, que implican la exigencia de establecer las actuaciones más idóneas para alcanzar los objetivos de descarbonización previstos.

Con el objeto de mantener el carácter incentivador de las ayudas, solo se admitirán actuaciones por parte de los destinatarios últimos de las ayudas, realizadas con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud de ayuda y, en su caso, a la fecha de publicación de los pliegos de licitación de las inversiones directas correspondientes.

De acuerdo con lo anterior, mediante este real decreto, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 22.2.c) y 28, apartados 2 y 3, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y en el artículo 67 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se establecen las normas especiales de estas subvenciones, con el carácter de bases reguladoras, así como la distribución y entrega de las mismas, disponiendo su concesión directa a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

Las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla deberán realizar su convocatoria de ayudas conforme a lo establecido por este real decreto, designando el órgano competente para instruir y resolver el procedimiento de concesión de las ayudas, sin perjuicio de lo establecido para las inversiones directas que puedan llevar a cabo.

Serán subvencionables las actuaciones que se realicen y cumplan los requisitos establecidos hasta la finalización de la vigencia del programa.

Estas ayudas estarán sometidas a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, aplicándose a la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente (Sección 7) y en las demás disposiciones del derecho de la Unión Europea que resulten de aplicación.

Las ayudas reguladas por este real decreto

serán cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020 (en adelante, POPE 2014-2020), en aquellos casos en que las actuaciones respondan a las contempladas como financiables en dicho programa. Por ello, en estos casos, serán plenamente de aplicación los mecanismos de gestión y control aplicables a dichos Fondos. En este sentido, el Reglamento (UE) 1301/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y sobre disposiciones específicas relativas al objetivo de inversión en crecimiento y empleo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1080/2006, establece en su artículo 5, entre sus prioridades de inversión, la subvención de las inversiones destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores, por lo que este programa de incentivos, considerado globalmente, también contribuirá activamente a la sostenibilidad ambiental mediante la reducción del nivel de emisiones de CO₂, a la cohesión social y a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en los espacios urbanos.

En la selección y verificación de las actuaciones que serán objeto de cofinanciación con fondos europeos se seguirán los criterios de selección y de verificación de las operaciones que pueda aprobar el Comité de Seguimiento del POPE. Los órganos responsables de la gestión de las ayudas de cada comunidad autónoma y ciudades de Ceuta y Melilla, velarán por el cumplimiento de dichas normas, actuando el IDAE como organismo intermedio designado responsable de la gestión del objetivo temático 4 «Economía Baja en Carbono» dentro del POPE 2014-2020.

El marco regulador de estas ayudas resulta conforme con la jurisprudencia constitucional consolidada en materia de ayudas y subvenciones que comenzó a articularse con la Sentencia del Tribunal Constitucional 13/1992, de 6 de febrero, y que, recientemente, se ha perfilado con las sentencias 9/2017, de 19 de enero, y 62 y 64/2018, de 7 de junio. En cumplimiento de dicha jurisprudencia, este real decreto establece un modelo para la concesión de ayudas basado en mecanismos de cooperación y colaboración consustanciales a la estructura del Estado de las Autonomías que articula la Constitución Española. Se ha diseñado por ello un modelo para la concesión de las ayudas basado en la colaboración de las comunidades autónomas que pueden desarrollar su tramitación y efectuar la gestión de los fondos, con arreglo a criterios ajustados a los principios constitucionales y al orden de distribución de competencias.

Este real decreto se ha elaborado conforme a los principios de buena regulación que establece el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y se ha sometido a consulta de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, a través de la Conferencia Sectorial de Energía de 17 de febrero de 2020 y la Comisión Consultiva de Ahorro y Eficiencia Energética del IDAE de 27 de febrero de 2020, así como sectores afectados. Cumple por tanto con los principios de necesidad y eficacia, en el sentido enunciado en los párrafos anteriores, donde se explican la necesidad y fines perseguidos con su aprobación, que son la necesidad de descarbonizar el sector transporte, en el marco de los objetivos perseguidos por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, mejorando la eficiencia energética, la calidad del aire de las ciudades, la promoción de las energías alternativas y la diversificación de las fuentes de energía usadas en el transporte.

El dictado de esta norma es, por tanto, el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de estos objetivos.

Es conforme también con el principio de proporcionalidad dado que no contiene restricciones de derechos ni impone obligaciones a sus destinatarios, conteniendo la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir.

Se adecua, igualmente, al principio de seguridad jurídica en la medida en que la norma contribuye a reforzar dicho principio pues es coherente con los planes y normativa vigente en materia de eficiencia energética y establece estímulos económicos que facilitarán su mejor cumplimiento.

La norma cumple con el principio de transparencia ya que han participado en la elaboración de la misma los potenciales destinatarios. Además, define claramente sus objetivos, reflejados en su preámbulo y en la memoria que la acompaña.

Finalmente, se encuentra acreditado el principio de eficiencia porque la iniciativa normativa no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos. Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, en materia de legislación básica sobre protección del medioambiente y las bases del régimen minero y energético.

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos ha sido informada de este real decreto en su reunión del día 22 de mayo de 2020.

En su virtud, a propuesta de la Vicepresidenta Cuarta del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, con el informe de la Ministra de Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de junio de 2020,

Dispongo:

Artículo 1. Objeto, finalidad y régimen jurídico.

1. Este real decreto tiene por objeto establecer las normas especiales, con el carácter de bases reguladoras, para la concesión directa de ayudas, en forma de subvenciones, a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, así como su distribución y entrega a las mismas, en las cuantías y términos que figuran en el anexo V.

2. La finalidad de este real decreto es, por tanto, contribuir a la descarbonización del sector transporte mediante el fomento de las energías alternativas para la consecución de los objetivos fijados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, promoviendo la realización de actuaciones de apoyo a la movilidad basada en criterios de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de energías alternativas, incluida la disposición de las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos adecuadas en todo el territorio nacional.

3. El régimen jurídico, normativa específica aplicable, requisitos y obligaciones de los beneficiarios y procedimiento de concesión será el establecido por este real decreto, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. En defecto de lo previsto en esta normativa se aplicarán las normas de Derecho Administrativo, y en último término el Derecho Privado.

Dado que las ayudas son cofinanciadas con fondos FEDER, también serán de aplicación las normas que rigen el POPE 2014-2020.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Lo establecido por este real decreto será de aplicación en todo el territorio nacional.

Artículo 3. Beneficiarios directos y destinatarios últimos de las ayudas.

1. Serán beneficiarios directos de las ayudas previstas en este programa las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, que deberán destinar el importe de las mismas a los sujetos que se enumeran en el siguiente apartado. Estas ayudas están sujetas, en todo caso, al cumplimiento, ejecución y realización de los objetivos, actividades y condiciones establecidas por este real decreto.

2. Podrán ser destinatarios últimos de las ayudas previstas en este real decreto, conforme a lo previsto en el mismo para cada tipología de actuación, siempre que tengan su residencia fiscal en España, y a lo que se establezca, en su caso, en las convocatorias que realicen las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, cualesquiera de los sujetos que se enumeran a continuación:

a) Para las actuaciones 1 y 2 definidas en el anexo I:

1.º Las personas físicas que desarrollen actividades económicas, en cuyo caso habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2.º Las personas físicas mayores de edad, a excepción de los casos de discapacidad, que podrán ser menores de edad, con residencia fiscal en España y no incluidas en el anterior apartado.

3.º Las comunidades de propietarios, reguladas por la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, que habrán de cumplir con lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en particular con lo establecido en su artículo 11.3.

4.º Las personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W.

5.º Las entidades locales conforme al artículo 3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y el sector público institucional de cualesquiera Administraciones Públicas a que se refiere el artículo 2.2 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

b) Para las actuaciones 3 y 4 del anexo I:

Podrán ser destinatarios últimos de las ayudas todos los sujetos enumerados para las actuaciones 1 y 2 a excepción de los identificados en los ordinales 2.º y 3.º del anterior apartado a), respectivamente, relativos a personas físicas y comunidades de propietarios.

3. Las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla podrán llevar a cabo inversiones directas en una o varias de las tipologías de actuación contempladas por el anexo I, en los términos y condiciones establecidos por este real decreto, que podrán ser financiadas con cargo a una parte del presupuesto con el que cada una de ellas cuente de conformidad con lo dispuesto en el anexo V, siempre que tales Administraciones lo comuniquen al tiempo de formular su aceptación de la ayuda concedida, según lo previsto en el artículo 5.2 y 12.8 de este real decreto.

Artículo 4. Requisitos para obtener la condición de destinatario último de las ayudas.

1. Las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, conforme a lo establecido en el artículo 3.2, especificarán los destinatarios últimos a los que irá dirigida cada una de las actuaciones de sus respectivas convocatorias.

Asimismo, podrán establecer requisitos adicionales a cumplir por los destinatarios últimos, relacionados con su residencia fiscal o con la necesidad de contar con establecimientos permanentes en la comunidad o ciudades de Ceuta y Melilla convocante de las ayudas.

2. No podrán ser destinatarios últimos de las ayudas:

a) Para la actuación definida en el anexo I como actuación 1, relativa a la adquisición de vehículos de energías alternativas, los concesionarios o puntos de venta cuyo epígrafe de la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas sea el 615.1 o el 654.1, conforme a lo dispuesto por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

b) Para las empresas que se encuentren en situación de crisis, conforme a la definición que a estos efectos se realiza en el Reglamento UE 651/2014, de 17 de junio de 2014.

c) Si concurre alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 13, apartados 2 y 3, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

d) Para las empresas que se encuentren sujetas a una orden de recuperación pendiente sobre cualquier ayuda o subvención que les hubiera sido otorgada con anterioridad, bien por haberse declarado ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, bien por cualquier tipo de incumplimiento de las obligaciones que le vinieran atribuidas en la concesión.

Artículo 5. Trámites para la concesión de la ayuda.

1. Tras la publicación de este real decreto en el «Boletín Oficial del Estado», el IDAE procederá a comunicar a todas las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, publicándose también en la página web del Instituto, la disponibilidad del presupuesto correspondiente al importe total de la ayuda establecida en anexo V.

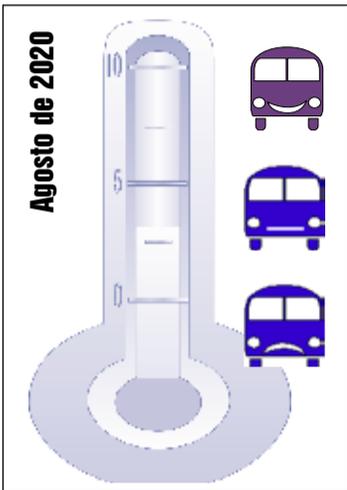
2. Las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla deberán aceptar de forma expresa e inequívoca, mediante escrito dirigido Director General del IDAE, la ayuda concedida y ajustada en su integridad a este real decreto. Del mismo modo, procederán a comunicar el importe que reservan para la realización por su parte de las inversiones directas que vayan a llevar a cabo en cualesquiera de las tipologías de actuación contempladas en el anexo I, y que pretendan financiar con cargo a una parte de la ayuda que reciban.

3. El IDAE librará las cantidades acordadas conforme a lo previsto en este real decreto a las cuentas corrientes y titulares que las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla determinen.

Artículo 6. Obligaciones de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

1. Las cantidades transferidas por el IDAE deberán ser destinadas por las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla a financiar las actuaciones previstas en este real decreto, realizadas directamente por ellas mismas o por cualesquiera de los sujetos que, como destinatarios últimos de las mismas, son objeto de enumeración en el apartado 2 del artículo 3, y con sujeción estricta a lo establecido en este real decreto.

2. Las convocatorias de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla deberán efectuarse en un plazo de máximo tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto, debiendo publicarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, así como su extracto en el «Diario Oficial» que corresponda, y estarán vigentes hasta la finalización del plazo de presentación de solicitudes, conforme a lo establecido en el artículo 13.



RESULTADOS

▲ Evolución

Como dice la canción...

‘Resistiré’ se ha convertido en el himno oficial de la pandemia. Sin ánimo de frivolidad con una tragedia de dimensiones mundiales, la famosa canción ha servido de inspiración para muchos durante estos meses tan complicados. Y el Transporte por Carretera puede ser uno de sus mejores exponentes, porque ha demostrado una vez más su compromiso social, su carácter esencial y una capacidad fuera de toda duda para adaptarse a las circunstancias más adversas.

COYUNTURA / La restricción de la movilidad condiciona la evolución

El dato de julio arroja algo de esperanza tras el gran desplome

Estado de alarma y restricción de la movilidad son términos que van de la mano. Una ecuación que no le favorece, en nada, al transporte de viajeros. Y se aprecia clara-

mente en las gráficas adjuntas. Sin embargo, al levantarse las medidas, se nota cierta recuperación. Eso sí, aún estamos lejos de los niveles del año pasado, por ejemplo.

➔ En Ruta



Movilidad colectiva en tiempos de Covid (y II)

Jose Manuel Vassallo

NO HAY MANERA de saber cómo van a ser las condiciones de la movilidad colectiva en los próximos meses o años. Dependerá en gran medida de cómo evolucione la pandemia y de si se encuentra una vacuna con garantías. Pero sí podemos empezar a imaginar un futuro en el que, si los hogares, trabajadores y empresas de toda condición hubiesen de vivir entre medidas de confinamiento “relativas y recurrentes”, tendríamos que cambiar radicalmente nuestros hábitos de movilidad, entre muchos otros estilos de vida. No hay nada de heroico en ello. Estamos habituados a ver películas de ciencia-ficción en las que la gente vive multitud de situaciones cotidianas embutida en EPIs ergonómicos y hasta de cierto gusto estético. Somos animales de costumbres.

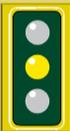
Por ahora, cuando el sector del transporte colectivo de viajeros (urbano e interurbano) vive terribles momentos de zozobra y confusión, lo mejor es sentarse a imaginar ese futuro, incidir en la “reconversión” que viene.

Será una intensa transformación, una revolución seguramente, en la que los líderes del Sector deberán demostrar que lo son. Con la ayuda de las Administraciones (mejores regulaciones más que préstamos blandos u otras ayudas financieras, que también) y, especialmente, la comprensión de los viajeros. Pero con una regla definitiva: la satisfacción integral de cliente y la sociedad en una alianza de ganadores.

José Manuel Vassallo y José Antonio Herce, miembros del Think Tank Movilidad (viene de página 2).

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



Muy contenido, a pesar de que el precio del barril está por encima del doble de su cotización de abril.

FLUJO DE VIAJEROS

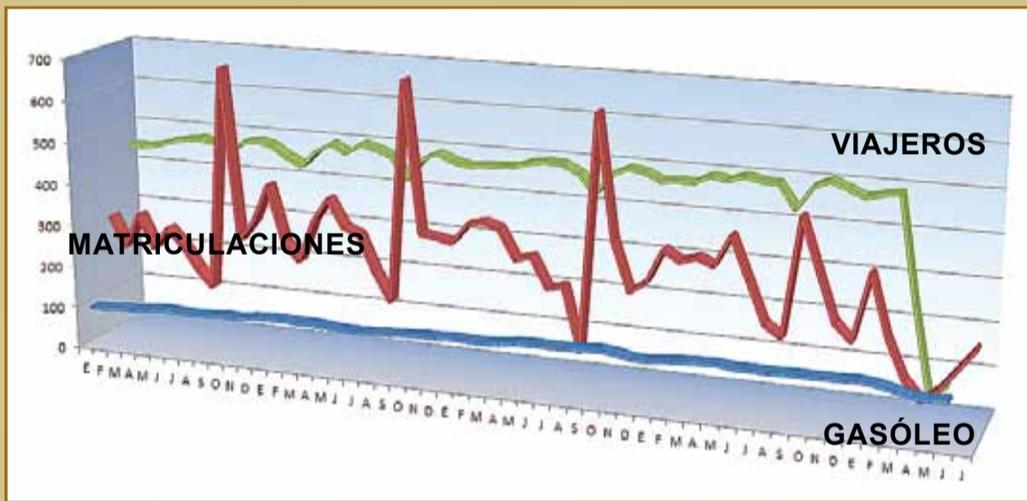


Evidente descenso, debido a las restricciones de movilidad, que se va compensando con la ‘normalidad’.

MATRICULACIONES



Importante descenso acumulado, aunque el mes de julio vivió una recuperación que es esperanzadora.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Relevo al frente de MAN



Andreas Tostmann

El actual responsable de Producción y Logística de la marca Volkswagen, asumió el cargo de presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE el pasado 15 de julio de 2020, tras la salida de mutuo acuerdo de Joachim Drees de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE y Traton SE.

▼ Descenso

Zancadilla al Paquete



Adina Valean

Lo avisó poco antes de que fuera aprobado, y lo ha puesto en marcha poco después. La comisaria europea de Transportes no está de acuerdo con algunos puntos del Paquete de Movilidad, y ha iniciado un estudio de impacto de esas medidas por si hay opción a recurrir.



PREVISIONES

NEXOTUR

Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas
PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: Suscripciones@Nexotur.com o al teléfono: 91 369 41 00

