

## El transporte de viajeros considera que se le debe declarar como 'zona catastrófica'

El presidente de Confebus, Rafael Barbadillo, afirma que la situación que viven las empresas de transporte de viajeros es suficiente para que el Sector sea declarado como "zona catastrófica".

### Protagonistas



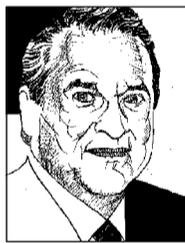
Dionisio González

La salud del transporte público pasa, para **Think Tank**, por que los políticos hagan valer el esfuerzo. / Pág. 2



José Luis Ábalos

El ministro ha **agradecido** públicamente es trabajo realizado por los integrantes del Sector. / Pág. 3



Miguel Ruiz

El presidente de **Atuc** considera primordial que se articulen ayudas para que las empresas pasen la crisis. / Pág. 7



Luis A. Pedrero

El presidente de **Anetra**, muy activa en este periodo, propone algunas fórmulas para generar ingresos. / Pág. 38

Intensa actividad de la Confederación durante el estado de alarma. Son muchas las acciones, comunicados y opiniones que ha mantenido o publicado en las últimas semanas, desde su participación en un *webminar*, hasta sus contactos a nivel europeo, la estrecha colaboración con Atuc en favor del transporte público, la protección de las pymes o la relación con entidades que facilitan la financiación, algunos ejemplos. Incluso su presidente a mantenido un contacto telefónico con el Rey. **Dossier / Pág. 35-37**



#### SETRA

El S 531 DT, de doble piso, se sitúa en lo más alto de su segmento. **Contacto / p. 23-26**



#### VOLVO

Refuerzo de la oferta de híbridos, compuesta por el 12 metros, el articulado y un chasis. **Novedades / p. 22**



#### DYPETY

La personalización y la calidad son las señas de identidad de la compañía. **Novedades / p. 27**

## 'El transporte público está en una situación de abandono económico'

Así de rotundo se manifiesta el gerente de Auvasa, Álvaro Fernández Heredia, también en su calidad de experto en la materia. A su juicio, "a pesar de que hemos demostrado con creces que somos esencial para la movilidad más esencial, ninguna Administración quiere hacerse cargo de ponerle solución a la complicada situación económica que atraviesan los operadores", que están haciendo frente a sus obligaciones de servicio público y a las normas sanitarias, "pero esto no podemos hacerlo nosotros solos". **Panorama / Pág. 6**



Álvaro Fernández, gerente de Auvasa.

## ¿Cómo es conducir un urbano con las calles casi vacías?

Las calles vacías, vehículos con una capacidad reducida y silencio. Estas son las nuevas condiciones a las que se enfrentan los conductores del transporte urbano en nuestras ciudades. Hemos querido conocer la opinión de un representante de EMT Madrid y otro de TMB, que coinciden en la extrañeza inicial, pero también en el excelente comportamiento de los usuarios, tanto en el respeto de las normas como en el agradecimiento a su labor. **Panorama / Pág. 8**

### Sumario

#### Se reclama un precio justo para el gasóleo

A pesar de que el petróleo está muy bajo, los surtidores no reflejan tanto descenso. / Pág. 16

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Escolar en Murcia' .....	4
Panorama / Actualidad .....	5-17
Informe: 'AEC' .....	20
Informe: 'Acea' .....	39
Coyuntura .....	42-43
Innovación: 'Continental' .....	45

**Date de alta en Nexobus.com**

Diario online del Transporte de Viajeros por Carretera

**... y recíbelo cada mañana en tu email**

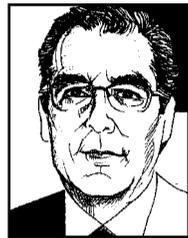
El Co de BYD es el primer autocar eléctrico que llega a Europa

1.300 millones para Transporte en Andalucía

La llegada de los Reyes Magos modifica el servicio de transporte

A Coruña mantiene las tarifas del urbano por segundo año

El transporte al aeropuerto y al hospital, a debate en Vigo

**Tribuna****La salud del transporte público español**

Dionisio González

**C**OMO TODAS LAS crisis, la crisis mundial del Covid-19 ha llegado sin manual de instrucciones. La pandemia está impactando, de manera especialmente intensa en nuestro país, a nivel sanitario, pero, sin duda, también a nivel social, económico y financiero.

Si hace unos días celebráramos la enésima iniciativa de un Gobierno español para intentar poner en marcha una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano, hoy, nuestros enrabietados aplausos van dirigidos a los miles de profesionales del Sector que, sin dudarlo, siguen prestando un servicio esencial para toda la sociedad.

En un tiempo récord, los agentes públicos y privados que intervienen en el transporte de personas y mercancías en nuestro país han adoptado las medidas necesarias para garantizar la continuidad del servicio, asegurando la movilidad de profesionales, siempre fundamentales, aunque especialmente reconocidos en estos días: médicos, sanitarios, militares, policías, etc.

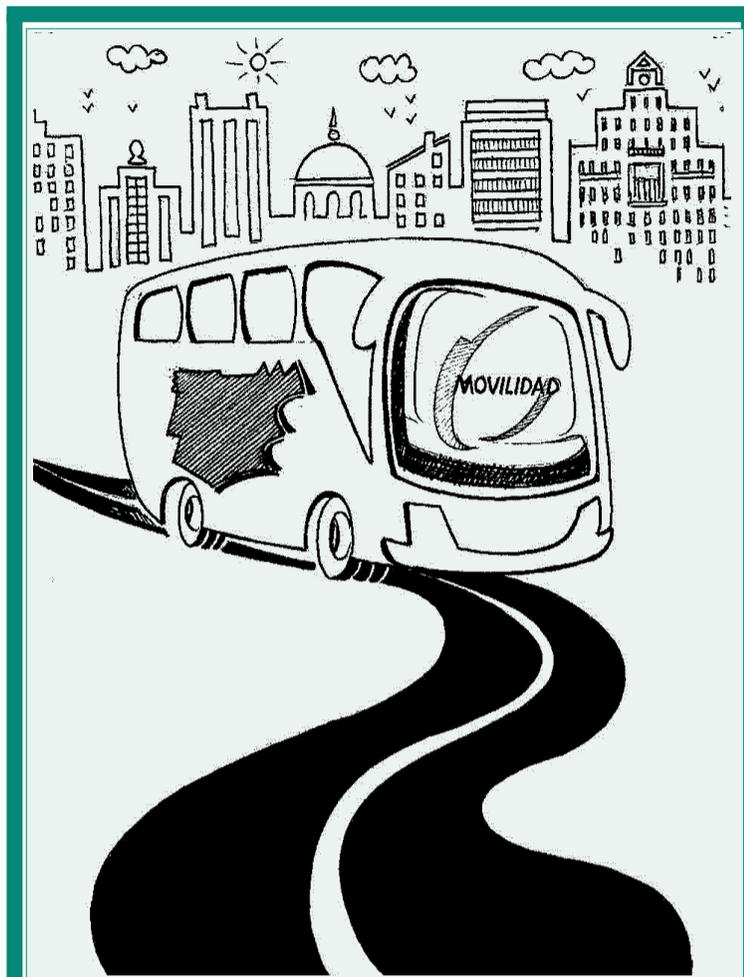
En coordinación permanente y atentos a las instrucciones de las autoridades competentes, se han puesto los medios para que todas aquellas personas que no pueden quedarse en casa, dispongan de una alternativa de movilidad adecuada, adaptando la oferta al distanciamiento exigido, intensificando la limpieza de estaciones y vehículos sin reparar en costes, movilizándolo personal y activos a disposición de las Administraciones para crear nuevas líneas de transporte, aumentando la oferta

de servicio a y desde hospitales y, todo ello, protegiendo al máximo a empleados y clientes, de acuerdo a las recomendaciones de seguridad y salud establecidas por el Ministerio de Sanidad y la Organización Mundial de la Salud.

Bajo el mando único, nuestros Consorcios y operadores de transporte, autónomos y asalariados, en un ejercicio de responsabilidad, han renunciado a las mascarillas y equipos de protección que habían adquirido, para ponerlos a disposición de los hospitales, han cedido autobuses para el traslado de sanitarios y de enfermos y, aun así, han tenido el tiempo y la visión de compartir sus experiencias con técnicos y Administraciones de otras partes del mundo, donde el coronavirus acaba de aterrizar.

Sin embargo, la situación sanitaria está llevando a una caída generalizada e insostenible de la demanda de viajes, próxima al 90% y que, probablemente, se agrave con las nuevas restricciones a los desplazamientos, si bien desde el principio de la crisis se viene manteniendo una oferta muy superior a la demanda. Es, por lo tanto, urgente tomar medidas excepcionales, como ya se ha hecho en varios países, o el sistema colapsará.

La nueva estrategia de movilidad, la lanzadera que permitiría que España transitara hacia una política de movilidad segura y sostenible, económica y medioambiental del siglo XXI, no podrá seguir. Se perderán miles de puestos de trabajo directos e indirectos (operadores de transporte público, públicos y privados, sub-



**Confiamos en la responsabilidad de los políticos para honrar el sacrificio de empresas y trabajadores para que España se siga moviendo**

contratistas, nuevos proveedores de movilidad, industria, etc), que harán subir exponencialmente el desempleo. Hay que actuar ahora o costará, también mucho, aplanar esa curva.

Reafirmamos la firme voluntad de este sector estratégico en España para seguir siendo el motor de la economía, vertebrando el territorio y asegurando que ninguna persona ni ningún lugar se quede atrás. Esperamos que la memoria de nuestros dirigentes

recuerde, en el día después, que hay que compensar económicamente tanto esfuerzo. Confiamos, asimismo, en la responsabilidad de nuestros políticos para honrar los sacrificios de todos y cada una de las empresas y trabajadores que, arriesgando su salud física y financiera, permiten que España se siga moviendo cada día.

**Dionisio González**, director de Advocacy de la UITP, y **Miguel Ángel Ochoa**, presidente del Patronato de la Fundación Corell. **Think Tank Movilidad.**

**Columna****Nunca tantos debieron tanto a tan pocos**

Fernando Cascales

**N**UNCA TANTOS debieron tanto a tan pocos". Con estas palabras reconocía Winston Churchill el sacrificio de los pilotos de la RAF y su defensa en 1940 de la amenaza nazi. Y con estas mismas palabras me refiero a los empresarios del transporte de viajeros y de mercancías por carretera y a cuantos trabajan en este Sector, muy especialmente a los conductores.

Ha tenido que sufrir el mundo esta fatal pandemia global para que se valore por la sociedad el valor de estas empresas. Así, si los servicios en autobús y los taxis garantizan la movilidad de las personas, las empresas de transporte de mercancías y autónomos del Sector (sean en vehículos ligeros o pesados), aseguran nada más y nada menos que el abastecimiento.

En un entorno como el de España, de carencia de equipos de protección y de desinfección, no es exagerado resaltar que el comportamiento del sector del transporte público por carretera es heroico, lo que más allá de cualquier otra consideración sobre la pandemia, su gestión pública y sus efectos, es algo que se debe de resaltar.

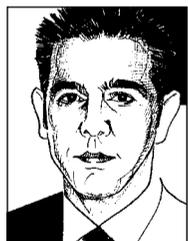
Cuando tanto se habla de una liberalización incluso ilimitada o sin control del régimen concesional, me pregunto... ¿qué hubiera sucedido si no existieran esta clase de servicios con OSP?

Es por ello que, siendo un sector estratégico y esencial, pondero que se deberían de haber decretado medidas mucho más contundentes de ayudas a estas empresas y autónomos del sector, independientemente de su volumen de facturación.

Una vez más se pide al Sector un descomunal esfuerzo, que debería de tener unas compensaciones que no tiene.

Pero al menos que brille el heroísmo y capacidad de sacrificio de empresarios y trabajadores del Sector, que junto con los sanitarios, personal de seguridad (Policía Nacional, Policías municipales y Guardia Civil), militares, y otros empleados de servicios básicos, están sosteniendo a nuestra patria en un momento tan difícil que no tiene antecedentes.

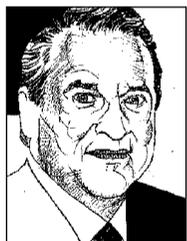
**Fernando José Cascales** es abogado, académico y ex-director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA.

**Apuntes****Buscando soluciones**

Luis A. Pedrero

Busworld Academy y Global Passenger Network han organizado durante el mes de abril una conferencia online para abordar un asunto de capital importancia: la generación de ingresos en tiempos de crisis.

Y el presidente de Anebra fue uno de los seis ponentes internacionales, aportando cinco ejemplos reales de miembros de la red internacional GPN, quienes han iniciado por primera vez la oferta de servicios distintos a los habituales, que pueden llevarse a cabo por parte de las empresas que forman parte de la asociación. Todas las aportaciones para mejorar la economía son bienvenidas.

**Estrecha colaboración**

Miguel Ruíz

La drástica caída de la demanda del transporte público alcanza cotas del 90% en las semanas del confinamiento al que obliga el Real Decreto del Estado de Alarma, cifras insostenibles en el medio plazo. Esto lo saben en Atuc, entidad que ha elaborado un

manifiesto, en colaboración con Confibus, para presentar al Ministerio una serie de medidas que ayuden a paliar los efectos de los mencionados descensos de viajeros, unas ayudas que se convierten en imprescindibles por la tensión económica no se puede prolongar más. Un aplauso por la iniciativa y por el entendimiento entre Asociaciones.

**'Saldremos adelante'**

Javier González

"Queremos agradecer el esfuerzo de todos los que forman parte de la gran familia del transporte de viajeros por carretera, empresarios, conductores, mecánicos, personas que participan en las labores de limpieza y desinfección, y todos

los demás profesionales del transporte, que con su trabajo y compromiso siguen contribuyendo a garantizar los servicios básicos de movilidad de las personas", afirma el presidente de Ascabús, que asegura que, juntos, "saldremos adelante". Y esa es la actitud. El sector carroceros ya estaba tocado, pero demuestra que nunca tira la toalla.

## Editorial

# Ayudas o compensaciones

**L**A PANDEMIA ES UN PROBLEMA global. Y quien no quiera sumarse a tal afirmación, pasará a formar parte del grupo de negacionistas más acérrimos, al nivel de los que aseguran que la tierra es plana, por poner solo un ejemplo.

Y eso significa que al transporte por carretera también le afectan sus consecuencias. Porque las personas que lo desempeñan son eso mismo, personas, con las mismas posibilidades de contagio que el resto. O quizá más, dado que en muchas ocasiones, no han dejado de trabajar, poniendo en riesgo su salud y la de sus seres queridos, por cumplir con el compromiso social que siempre han demostrado. Conductores, personal de los talleres de mantenimiento y reparación... Son muchos y muchas quienes han dado muestra de su profesionalidad y entrega, incluso en momentos tan extremos como los actuales.

Pero también el Sector se está viendo afectado, incluso se podría decir que azotado, por la consiguiente alarma económica que genera la escasez de actividad. Porque sí, es justo reconocer que el transporte por carretera también está sufriendo. Algunos segmentos de actividad, como los relacionados con el turismo, el discrecional, el traslado de trabajadores a fábricas o el escolar, se han visto en la obligación de paralizar sus vehículos casi al 100% durante semanas, en ocasiones por imperativo legal.

Y aunque ahora las fases del Gobierno permiten (o prometen) una lenta puesta en marcha, todavía queda muy lejos esa normalidad que todos ansiamos, sea nueva o parecida a la que ya conocemos.

Por eso, declaraciones como las de Nadia Calviño, vicepresidenta tercera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, afirmando en rueda de prensa que no se están manejando en estos momentos ayudas para el Transporte, han caído realmente mal en el seno del Sector, porque no se pueden entender.

No existe ningún segmento de actividad dentro

del transport de viajeros por carretera que esté operando con cierta normalidad. Ni siquiera alguno que se le acerque. Casi los únicos vehículos que circulan por las carreteras en estos tiempos de alarma son los urbanos, pero con unas ocupaciones que no pueden superar el 30% de su capacidad real. La cual no siempre alcanzan, para más inri.

Y eso, mirando la cuenta de resultados, es algo insostenible. Los costes fijos de una empresa tienen que seguir siendo satisfechos en tiempo en forma, como las letras de los vehículos, por ejemplo. Y eso no se puede afrontar con dicho vehículo en la cochera o circulando a pérdidas. Así lo denuncian claramente las organizaciones empresariales, en un ejercicio de sentido común, por cierto, ya que han convenido en emitir el mismo comunicado y al mismo tiempo. Lógico, puesto que el objetivo es compartido. Ojalá más colaboración de este tipo en adelante.

También los expertos apuntan al riesgo de una quiebra técnica de cara al verano si no se articula una serie de ayudas para los operadores de transporte público. En realidad, para algunos, como el actual gerente de Auvasa, "no son ayudas, sino compensaciones", argumento que basa en que cada día se modifica la oferta de autobuses en función de la demanda real y de las indicaciones de las autoridades sanitarias. Como obligación de servicio público, se incrementa la flota en servicio para cumplir con las normas, pero eso no puede recaer en el bolsillo de los propios operadores.

De ahí que se requieran, por la vía de urgencia, casi de extrema necesidad, la creación de una línea de liquidez para las empresas, por ejemplo mediante una aportación extraordinaria, la promulgación de la Ley de Financiación de Transporte Público (su demora no merece más comentarios) o la compensación por llevar a cabo las obligaciones del servicio. Es de ley.

Mucho ánimo y a cuidarse, que ya queda menos. Como bien dice el presidente de Ascabús, que no nos quepa duda: "Saldremos adelante".

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

*Es igual como se le quiera llamar, pero es urgente una inyección económica*

## 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 Alías**

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 Uvilla | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Adad  
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.L. (Grupo NEXO)  
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge  
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

## Directa

### Solidaridad

NO ES NORMA DE ESTILO de esta Redacción utilizar las mayúsculas en los titulares. Pero esta sería, sin duda, una inmejorable ocasión. El Transporte por carretera ha demostrado, sin ningún género de dudas, que su solidaridad y apoyo a la sociedad, más allá de que su trabajo así lo requiera, es innegable. Las muestras de apoyo, cariño y ayuda de los profesionales del volante hacia la población más necesitada inundan las redes sociales en estos días de confinamiento, dejando claro que la bondad sigue existiendo y que, en situaciones límite, es cuando se demuestra en mayor grado. También es importante resaltar y aplaudir la dedicación que están mostrando las empresas en su conjunto, los talleres y sus empleados, los fabricantes de vehículos y carrocerías, y algunas estaciones de servicio.

## Personaje del Mes



"Quiero dirigirme a todas las empresas y trabajadores del transporte y la logística, tanto de mercancías como de viajeros, en todos los ámbitos, para agradeceros sinceramente vuestra dedicación y profesionalidad en estos difíciles momentos. En el Gobierno somos conscientes de que la actividad del Transporte está garantizando el desplazamiento de las personas", unas palabras del ministro de Transportes que le honran.

## José Luis Ábalos

*El Gobierno es consciente de que el Transporte está garantizando la movilidad de las personas*

## Marcha atrás

### Ofensa gratuita

"BIFI AUMENTA UN 200% las solicitudes de suscripciones de vehículos por la inseguridad de usar el transporte público". Así reza el titular de un comunicado recibido hace unos días en nuestra Redacción, por parte de una compañía que se dedica a "ofrecer suscripciones flexibles para usar el coche el tiempo que necesiten los usuarios pagando una tarifa única mensual por el uso del coche". Es lícito competir en el mercado como "una alternativa al transporte público", como también apuntan, pero ya no lo es tanto si para ello se recurre a unos argumentos alejados de la realidad, lesivos y fuera de lugar en estos momentos. Aunque el dato citado proceda del RACE, denostar al transporte público no parece la mejor manera de emprender una campaña comercial. Estaría bien un cambio de dirección.



**X De Frente****¿Se deben prolongar los contratos concesionales?**

**L**A PARALIZACIÓN DE algunos sectores de actividad en el transporte de viajeros ha sido total, y es posible que no haya ningún caso más evidente que el del transporte escolar. No solo lleva dos meses sin poder operar, sino que todas las previsiones apuntan a que no podrá reanudar ese trabajo hasta el curso que viene, y veremos en qué condiciones. Por eso, en la Región de Murcia se ha solicitado, por parte de Froet, que se prorroguen los contratos de concesión, de manera que sirva para paliar en cierta medida las pérdidas que esta anómala situación está provocando en los empresarios que se dedican al traslado de los niños a sus respectivas escuelas. Sin embargo, la reacción no se ha hecho esperar desde Travimur, que recuerda que dichos contratos no se licitan desde 2009 y que prolongar su vigencia sería un atentado contra la libre competencia en el segmento.

**En contra****‘Sin licitar desde 2009’**

**D**ESDE LA Asociación de Transportistas de Viajeros de Murcia (Travimur) mostramos nuestro total rechazo a la propuesta de que se prorroguen los contratos de transporte escolar



de Murcia más allá de 2021, ya que estos contratos vienen sin licitarse desde 2009, con la restricción de la competencia que eso supone y también desde que se conoció que el Tribunal de la Competencia incoó expediente sancionador a 26 empresas y

tres asociaciones de Murcia por suscribir un acuerdo para repartirse las rutas de transporte escolar desde 2006, que haya quedado acreditado, toda esta información está en poder de la Comunidad de Murcia al ser parte del procedimiento. Este caso donde se atente a la competencia no tiene análogo en España, donde los contratos se licitan como máximo cada seis años y no 18 como prevé este caso.

Comunicado de **Travimur**, cuyo presidente es **Fermin Sáez**.

**A favor****‘Paliar las consecuencias’**

**L**A FEDERACIÓN Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia va a plantear al Gobierno regional que prorrogue los contratos de transporte escolar para ayudar a las empresas del Sector a paliar las cuantiosas pérdidas económicas que ha supuesto el cierre de los colegios, como consecuencia del estado de alarma por Covid-19. Ante la posibilidad de que no se reanuden las clases antes de terminar



el presente curso escolar, la prórroga de los actuales contratos de transporte podría ayudar a paliar el desastre económico que sufren las empresas. Esta medida no supondría ni desembolcar

so, ni mayor coste económico para las arcas de la Comunidad, igualmente está contemplada en el pliego del concurso y, por lo tanto, no habría problemas jurídicos para ello.

Comunicado de **Froet**, de la que **Manuel Pérezcarro** es secretario general.

**Análisis****Argumentos razonables**

A primera vista, las dos posiciones mostradas por las asociaciones murcianas tienen sentido. Por un lado, Froet recuerda que las empresas de transporte de autobús escolar van a dejar de facturar abril, mayo y previsiblemente junio, mientras que del mes de marzo sólo facturaron 10 días. Del mismo modo, proponen como opción para reducir las pérdidas del segmento, el alargar dos años la vida de las flotas de autobuses que se destinan a este servicio. Esta situación está generando una "enorme inquietud y preocupación en el Sector", pues las propias compañías ven en riesgo su continuidad y temen por el mantenimiento de los puestos de trabajo y la viabilidad económica, más allá de la pandemia. Froet también propone que se prorroguen dos años más las concesiones de las líneas regulares de viajeros. Por contra, Travimur puntualiza que en la Región de Murcia en estos momentos, más del 80% de la flota de autobuses del transporte escolar y discrecional está transportando trabajadores agrícolas, debido a las restricciones de la capacidad por motivo del coronavirus, y que ha sido tanta la demanda de autobuses que los empresarios agrícolas se han visto obligados a contratar empresas de autobuses de otras comunidades autónomas. A esta asociación le consta que las empresas que no han participado en el traslado de trabajadores ha sido por no estar interesadas".

# 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](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

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

# Nexopublic

CONSULTING

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

# 'La continuidad del Transporte público es vital para toda Europa'

Hace unos días, UITP, IRU, Polis, Eurocities y CER enviaron una carta conjunta a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, al presidente del Consejo Europeo, Charles Michel, y David Maria Sassoli, presidente del Parlamento Europeo, pidiendo medidas de apoyo para el sector del transporte público, cuyo mantenimiento es esencial para Europa. Destacan que la continuidad básica y supervivencia del transporte público es vital y que, para lograr esa continuidad, las autoridades competentes deben garantizar la disponibilidad de los equipos y productos médicos necesarios para el transporte público y los operadores de movilidad locales, para proteger la salud y la seguridad de sus empleados, así como de sus pasajeros.

Asimismo, revelan que, aunque aún no se puede evaluar completamente el impacto económico y financiero de la pandemia en el sector de la movilidad, en base a los primeros datos disponibles de Alemania, España, Francia o Italia, es seguro que el ecosistema del sector del transporte de Viajeros se verá muy afectado de múltiples maneras, incluyendo a las autoridades locales de transporte



público, los operadores de transporte público, los operadores privados, las pymes, subcontratistas, nuevos proveedores de movilidad y la industria del suministro.

En respuesta a estas organizaciones, la comisaria europea de Transporte, Adina Vălean, ha señalado que el brote de Coronavirus es un desafío sin precedentes para nuestra sociedad, y que sigue teniendo un fuerte impacto en nuestra economía, especialmente en el transporte, un sector que se ha visto gravemente afectado desde las primeras etapas de la crisis. Asimismo, está de acuerdo en que la continuidad de los servicios de transporte público es fundamental para garantizar que los trabajadores y profesionales

esenciales puedan continuar sus trabajos en un entorno seguro.

## Compromiso de superación

Por otro lado, ha subrayado que los servicios de transporte de viajeros también tienen la posibilidad de beneficiarse del apoyo financiero en virtud de las normas revisadas sobre ayudas estatales. Finalmente, ha revelado que la Comisión Europea está totalmente comprometida a superar la situación actual, mitigando los problemas que se están derivando de esta pandemia tanto como sea posible. "Sigo comprometida a trabajar conjuntamente en medidas adicionales para superar el impacto que la crisis de Coronavirus está teniendo en nuestro sistema de transporte y movilidad", ha afirmado.



## Parlamento Europeo considera que el Transporte se ha visto muy afectado por el Covid-19

El Parlamento Europeo lamenta la falta de coordinación entre los Estados miembros en relación con las medidas adoptadas como respuesta a la pandemia del Covid-19 y, por ello, ha exigido que todas las acciones futuras se guíen por el principio fundacional de la Unión de solidaridad y cooperación leal. Según el Parlamento, la UE necesita un paquete a gran escala para impulsar la recuperación económica tras la crisis del covid-19, incluidos bonos garantizados por el presupuesto comunitario.

En esta Resolución, en el apartado de 'Soluciones europeas para superar las consecuencias económicas y sociales', se incluye un punto relativo

al Transporte. El Parlamento considera que los sectores del Transporte y del Turismo se han visto gravemente afectados y ha pedido que se tomen medidas para garantizar la salud, la seguridad y las condiciones de trabajo de los trabajadores del transporte y que las empresas de transporte puedan sobrevivir a la crisis.

## Mecanismo de prevención

En este sentido, el Parlamento Europeo ha sugerido que se desarrolle un mecanismo de prevención y gestión para el sector turístico a escala de la Unión, al objeto de proteger a nuestros trabajadores, ayudar a nuestras empresas y garantizar la seguridad de los pasajeros.



## El transporte por carretera es esencial para proteger una economía global saludable

IRU (International Road Transport Union) e ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte) han emitido una declaración conjunta pidiendo el apoyo de gobiernos y organismos internacionales para garantizar que las cadenas internacionales de suministro y movilidad permanezcan conectadas durante la pandemia de Covid-19. La declaración establece las demandas clave de la industria del transporte por carretera y llama a la acción inmediata para reconocer las importantes contribuciones a la sociedad hechas por los trabajadores y las empresas de transporte por carretera, y el papel vital de la industria para responder y superar la actual crisis de coronavirus.

Así, señalan que el transporte por carretera en autobús y camión forma parte esencial de una economía global que funciona bien. IRU e ITF, por lo

tanto, exigen medidas inmediatas para: Designar el transporte por carretera como un servicio clave; reconocer el papel vital de los conductores de vehículos comerciales; tratar y proteger a los trabajadores del transporte como trabajadores clave durante la respuesta al Covid-19; garantizar la seguridad y el bienestar de los conductores a través de la logística transfronteriza; ofrecer apoyo gubernamental prioritario para las pequeñas y medianas empresas (pymes) del transporte por carretera; y exigir un trato respetuoso y unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores por parte de clientes, transportistas y otras autoridades.

Lo que es más importante, IRU e ITF instan a los organismos nacionales, regionales e internacionales a planificar con anticipación y proporcionar asistencia financiera para la industria del transporte por carretera, en particular para las pymes.

## Alemania, España, Francia e Italia, por la conectividad en el Sector

Los ministros de Transporte de Alemania (Andreas Scheuer), España (José Luis Ábalos), Francia (Jean-Baptiste Djebbari) e Italia (Paola De Micheli), han enviado una carta a la comisaria europea de Transportes, Adina Vălean, en la que se señalan las necesidades del Sector en el corto y el medio plazo tras el impacto de la crisis del Covid-19 y se solicitan medidas en este sentido.

De este modo, los ministros señalan que las implicaciones de la pandemia del coronavirus son extremadamente serias y tienen un profundo impacto económico en el corto y medio plazo para el Sector, además de unas profundas consecuencias sociales, especialmente en esos países en los que su economía depende de este sector clave. A continuación, un desarrollo de las necesidades solicitadas en la citada carta por estos cuatro países. Necesidades en el corto plazo:

— Adaptación del marco legislativo del transporte de la UE a los problemas específicos, proponiendo más medidas de flexibilidad dentro del marco regulatorio existente de la UE: deben ser adoptadas Directivas y Reglamentos con excepciones para los modos de transporte o al menos deben suspenderse las acciones de supervisión y control de las ya existentes, atendiendo a la situación excepcional que estamos

viviendo. Esto debería comprender el vencimiento de permisos, certificados y autorizaciones, así como la formación continua, entre otros. De igual manera, debería extenderse el plazo establecido para la implementación de proyectos bajo el Mecanismo Conectar Europa 2014-2020, así como para el uso de los fondos teniendo en cuenta la situación actual ya que permitirá gestionar de manera más adecuada los efectos a medio plazo que se sufrirán.

— Apoyo financiero al sector del Transporte: Es esencial que las empresas de transporte, independientemente de su tamaño, así como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.

## Medio plazo

Necesidades en el medio plazo. Por un lado, la UE y los Estados Miembros han de identificar urgentemente las dificultades que las empresas de transporte y los activos estratégicos van a afrontar en el medio plazo en términos económicos, y por el otro con la volatilidad y la inestabilidad en los mercados que puede afectar muy negativamente a las compañías europeas y exponiéndolas a comportamientos de competencia agresiva por parte de actores de terceros países, han de:

— Proteger las infraestructuras y los operadores críticos: A medi-



da que la crisis vaya avanzando, es importante que la UE se vaya dotando de mayor protección de cara a sus activos críticos de transporte, promoviendo políticas industriales en esta materia que estén alineadas con la estrategia industrial de la UE, a la vez que aseguren el control de inversiones extranjeras relevantes.

— Financiar el sector del Transporte: Todos los modos del transporte de viajeros se verán gravemente afectados: la movilidad ha caído drásticamente y la falta de flujo de caja va a ocasionar un golpe financiero muy duro, lo que se traducirá en importantes pérdidas. Cuando esta crisis pase, todos los operadores que estaban prestando servicios antes de que ocurriera deberán reestablecer la movilidad y necesitarán recuperar su normal operativa.

## “Entrevista



**Álvaro Fernández Heredia es el gerente de Auvasa, la empresa de transporte público de Valladolid, pero también es un reconocido experto en movilidad, transporte público y análisis, voz más que autorizada para valorar la situación actual.**

**P**ODRÍA PARECER que el transporte público está ante una ocasión única para reivindicar su papel estratégico, pero en las últimas fechas hemos escuchado, paradójicamente, algunas declaraciones que van en la línea contraria procedentes de personalidades del Sector. Cuando el transporte público ha sido la respuesta a la movilidad de todos aquellos que lo han necesitado durante esta crisis, ahora se está promoviendo el uso del vehículo privado para afrontar la desescalada por la presunta inseguridad que puede suponer el uso del autobús o el metro. Ni en esta ni en otras pandemias existe ningún estudio que avale que se incremente el contagio en el transporte público. Los datos históricos que se conocen, de cuando vivimos la gripe o el SARS, hablan de un porcentaje entre un 4 y un 20%, lo que no es base para que se anime a la población a coger su propio coche. Las instituciones están lanzando un mensaje que no es el más responsable, sobre todo cuando, en algunas ocasiones, las personas no tienen otra alternativa", menciona el que fuera gerente de la EMT de Madrid.

### ■ ¿Considera que el usuario es receptivo a esto?

● Este mensaje está calando en la opinión pública. Es inviable que toda la gente del transporte público se traslade en coche, sobre todo en focos de población como la Comunidad de Madrid, de donde ha salido alguno de estos mensajes: atascos kilométricos, ocupación del espacio, cuestiones ambientales... También en Castilla y León se optó, en un primer momento, por cerrar todo el transporte público, aunque por suerte luego se rectificó. Ningún otro modo ha hecho tantos esfuerzos por garantizar la seguridad como el transporte público. No creo que la gente desinfecte su coche de manera profesional todas las noches, que compartir coche respete las distancias de seguridad, ni que se hayan tomado medidas como evitar el pago en efectivo, distribución de mascarillas, limpieza exhaustiva... El transporte público hace todo lo posible por incrementar su seguridad, y nos enfrentamos a un escenario en el que, cuando esto termine, el mensaje que está recibiendo la ciudadanía es el de no utilizar el autobús, algo que perdurará en el tiempo. Estamos dañando la imagen de todo el Sector.

### ■ Justo cuando esa imagen parece que debería salir reforzada.

● Hemos realizado un trabajo muy profesional, adaptando la oferta en cada ciudad a la demanda real. En nuestro caso, en Valladolid, la planificación era anual y ahora es semanal, y vamos modificando con los datos que tenemos con mucho

éxito, por cierto. Todo esto, sin apoyo económico. El transporte público está en el limbo: ERTes que se quedan a medias, no se estudian ayudas, la reducción de ingresos por tarifas está siendo paliada con nuestros propios recursos (lo que es inviable en el tiempo)... Si seguimos así, veremos una quiebra técnica antes del verano. Somos el único sector al que se le están poniendo obligaciones sin compensación. Si la Administración suspende un contrato con un concesionario, se le debe compensar, pero en el transporte público con están marcando servicios mínimos, nos dicen cuál tiene que ser la oferta, se sabe que esa oferta no permite (vía tarifas) que se alcance el necesario equilibrio financiero, pero nadie se hace cargo. Algunas concesionarias privadas han tenido rechazos a los ERTes y en las públicas, cada caso es diferente en cuanto a las resoluciones. Creo que es muy cómodo para el Gobierno pensar que este asunto es responsabilidad de los Ayuntamientos, pero todos los operadores somos el 10% de los presupuestos de esos Ayuntamientos, y hemos perdido la mitad de los ingresos. ¿Cómo se piensa que los consistorios se van a poder hacer cargo?

### ■ Y a esto se añade un nuevo retraso en la Ley de Financiación del Transporte Público.

## ➔ Conductor

### La cuestión medioambiental

**E**L TRANSPORTE PÚBLICO puede ser muy seguro, con mascarillas y respetando las ocupaciones, pero creo que hay mucho más riesgo si esas personas están en sus coches, porque la contaminación es un problema real. Lo que sucede es que estas afirmaciones no se toman lo suficientemente en serio. La correlación entre los coches y la contaminación se ha demostrado evidente y causal, pero si queremos no ser vulnerables en el futuro, tenemos que seguir en esta línea. Sin embargo, Administraciones públicas responsables lanzan un mensaje contrario. Nadie se cree, por tanto, que la contaminación es importante. Por desgracia, ya llevamos más de 22.000 personas (en el momento de realizar esta entrevista) que han fallecido de forma prematura, personas cuyo organismo no ha podido resistir a la entrada del virus. Pero es lo mismo que pasa con la contaminación: en España, tenemos 32.000 muertes al año por esta causa, igual de prematuras, por lo que no se entiende que no les prestemos la misma atención. Espero que, como sociedad, sepamos aprender esta lección.



# El transporte público está en una situación de abandono económico

**A pesar de que hemos demostrado ser esenciales para la movilidad más esencial, ninguna Administración parece querer hacerse cargo de poner remedio a un asunto que nos puede llevar a la quiebra.**

● Esto se solucionaría con un Real Decreto de urgencia. Pero no espero que suceda. Estamos en una hiperregulación en el estado de alarma, con gran cantidad de normativa, pero estas cuestiones relativas al transporte público han sido denunciadas y están sobre la mesa desde hace mucho. El último RD tenía un apartado para facilitar el ERTE a las empresas que hacen servicios esenciales, pero

desempeñando. 800.000 personas esenciales se mueven a diario en transporte público, con casos extraordinarios de sanitarios, por ejemplo, que no tienen otra manera de llegar a su puesto de trabajo. Esta situación no se puede alargar más.

### ■ El Sector debe hacerse valer.

● Estamos muy familiarizados con la subestimación de la importancia del Transporte, incluso a pesar de los grandes retos que tenemos por delante como sociedad global. Las estrategias de cambio climático del Ministerio de Transición Ecológica nunca hablan de movilidad urbana, que es esencial si queremos reducir las emisiones de contaminantes y, sobre todo de CO2. El Transporte es el único sector que sigue incrementando sus emisiones, y el 80% de los viajes corresponden a la movilidad diaria urbana. Sin embargo, no hay estrategias específicas en este sentido. La Ley de Cambio Climático solo apostaba por zonas de bajas emisiones, pero no daba un paso más allá, reconociendo que la última alternativa es el transporte público, ya que el resto de opciones de movilidad urbana que existen no alcanzan un 5% de cuota de mercado. Pero ¿quién se hace responsable? Ni Transporte y Movilidad, ni Transición Ecológica... Además, quizá deberíamos reflexionar a nivel interno sobre qué

estamos haciendo mal como Sector para no tener esa capacidad de incidir en las decisiones, como hacen otros sectores.

### ■ A nivel local, ¿qué están haciendo para cuando se inicie la desescalada a mayor velocidad?

● El problema que tenemos es la incertidumbre. No sabemos cómo va a ser ni tenemos información con la suficiente antelación. En Auvasa tenemos diversos estudios sobre cómo va a ir creciendo la demanda y, siempre bajo los criterios de seguridad, intentaremos seguir garantizando la movilidad de los ciudadanos. Solo con que la demanda alcance un 30% de lo habitual, los operadores tendremos que habilitar prácticamente todos los vehículos para seguir permitiendo las distancias de seguridad.

### ■ Por tanto, las ayudas son urgentes.

● No necesitamos ayudas, sino compensaciones. Nos han establecido unas obligaciones de servicio público que tenemos que cumplir. Por ejemplo, en Valladolid estamos sacando cinco veces más vehículos que los que necesitarían los viajeros por cuestiones sanitarias, y es lo lógico. Pero alguien nos tendrá que compensar por ello. No sacamos más buses a la calle por capricho, sino por indicaciones sanitarias, y entendemos que se nos tienen que compensar esos costes. Para mí, no son ayudas.

### ■ Para finalizar, ¿qué soluciones factibles deberían ponerse en marcha de inmediato?

● Yo creo que tres. La más urgente, por la vía del RD, es la aportación extraordinaria de las subvenciones del Estado al transporte público. La misma del año pasado, que ya está justificada y distribuida. Con eso tendríamos un claro alivio en cuanto a liquidez. Pero esta aportación debe ser extraordinaria, no a cuenta de la que debieramos recibir este año, que se está tramitando ahora. Dos, un fondo de compensación entre las distintas Administraciones, con aportaciones proporcionales entre ellas, porque el dinero tiene que servir para compensar. Y, por último, una Ley de Financiación del Transporte Público por la vía de urgencia. Se puede hacer y se debe hacer. La Ley está escrita y solo necesita ser retocada con alguna disposición transitoria para recoger lo que está pasando ahora. Esa Ley, que lleva siendo necesaria mucho tiempo, ahora es vital y urgente, porque no solo es una cuestión de garantía inmediata, sino que debe recoger cómo va a sobrevivir el transporte público en el próximo año y medio. Las ocupaciones bajas se prolongarán en el tiempo, pero eso no puede salir del bolsillo de los operadores.

## Avanza: 'Sin ayudas, muchas empresas no serán capaces de superar esta crisis'

Valentín Alonso, su director general del Grupo Avanza, comenta a NEXOBÚS que la compañía ha "intentado reaccionar lo más rápidamente posible ante los acontecimientos, implantando medidas de higiene y protección cuanto antes, muchas de ellas incluso antes de la declaración del estado de alarma". En ese sentido, recuerda que "a principios del mes de marzo constituimos un comité de crisis. Las reuniones son diarias y en ellas hacemos un seguimiento de la situación, con especial atención a la personal de nuestros colaboradores. También analizamos todas las cuestiones relacionadas con la prevención de riesgos y las medidas de seguridad de carácter sanitario que son necesarias para garantizar la seguridad de nuestros trabajadores y de los usuarios de los servicios que prestamos. También estamos realizando limpiezas y desinfecciones diarias de nuestra flota. Sin embargo, nos hemos encontrado con tremendas complicaciones de abastecimiento para conseguir estos materiales básicos de protección".

En cuanto a la actividad propiamente dicha, el director general apunta que "actualmente hemos perdido algo más del 90% de los viajeros a nivel general, mientras que en muchas zonas seguimos operando con más del 50% de los servicios, lo que está suponiendo un grave desequilibrio entre los ingresos y los costes. En cuanto al servi-



cio escolar y discrecional, está todo paralizado. Por eso, es necesario que las Administraciones adopten medidas económicas urgentes para ayudar a las empresas, o muchas de ellas no podrán superar esta crisis".

### Preparados

En Avanza se trabaja pensando en el futuro. "Nosotros estamos analizando posibles escenarios para el día después del levantamiento del estado de alarma, que consideramos que será de manera progresiva. Tendremos que adaptar nuestra flota y procesos a los requerimientos de las Administraciones en materia de higiene y distanciamiento entre personas. Tendremos que asegurar la seguridad sanitaria tanto de nuestros conductores como de nuestros usuarios. En definitiva, vamos a trabajar en recuperar la confianza de nuestros clientes de la forma más rápida posible", confirma Alonso.

Por último, desde Avanza se tiene una especial sensibilidad hacia la responsabilidad social corporativa y la solidaridad. En este aspecto, el máximo dirigente de la compañía confirma que "teniendo en cuenta la complicación en cuanto a la adopción de medidas extraordinarias que requerían ajustes de servicio y personas en función de horas, no hemos querido dejar de colaborar en todo aquello que pudiéramos aportar a la sociedad, en especial con los más vulnerables".

Entre otras, en Avanza se han realizado traslados gratuitos del personal sanitario y Cuerpos de Seguridad del Estado en varios sitios; recogidas de alimentos y traslado a comedores sociales; participación en diversas campañas 'quédate en casa'; donación de alimentos; y aportaciones a asociaciones dedicadas a la protección de determinados colectivos desfavorecidos.

## Scania trabaja en una financiación al 0% TAE para reparaciones en su red oficial

El fabricante de camiones y autobuses Scania también se ha visto obligado, como el resto del Sector, a adaptar su actividad a las circunstancias provocadas por la pandemia sanitaria del coronavirus. Desde la filial española repasan la actualidad y todo lo que la marca está llevando a cabo en cuanto a solidaridad, además de los trabajos que se están desarrollando para afrontar la desescalada de la mejor manera posible, cuando ésta se produzca.

Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, afirma que "a nivel global, Scania Group está colaborando con múltiples entidades de forma solidaria. Como ejemplo, en Estocolmo estamos cediendo camiones al hospital de la ciudad y habilitando otros vehículos para que actúen como hospitales móviles, en caso necesario".

### En España

En cuanto al ámbito doméstico, la firma trabaja en una campaña de financiación 0% TAE con dos meses de carencia en las financiaciones a tres y seis meses de las reparaciones de vehículos Scania, una medida que ayuda en estos momentos complicados, y "estamos publicando en nuestras redes



Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica.

sociales una serie de contenidos para explicar las medidas sanitarias y de seguridad que hemos implementado en la red de talleres, que está trabajando al 100%".

Bajo la etiqueta "Los héroes del transporte", Scania sube a las redes "una serie de vídeos elaborados por los propios transportistas y por nuestro personal de los talleres, porque queremos darles voz, saber cómo lo están pasando y, sobre todo, compartir mensajes de ánimo".

Uno de los últimos está relacionado con los protocolos para la desinfección de las cabinas. A esto se suma el contacto casi diario que se mantiene entre la central y los concesionarios y talleres.

La demanda de usados, que podría verse incrementada ante los picos de trabajo que algunas empresas estén recibiendo, en Scania "se ha notado. Tenemos muchas más consultas telemáticas y nos adaptamos al negocio del cliente. Seguimos con las campañas de usados, con excelentes condiciones de crédito y servicios, pues creemos que en la vuelta de la actividad los clientes necesitarán los camiones usados como refuerzo de sus actividades. Ya estamos preparados para ofrecer distintas soluciones al Sector del transporte".

Pero, ¿qué pasará cuando vuelva la normalidad? "Esto es algo que nadie sabe cuándo sucederá, pero nosotros estamos trabajando en diferentes escenarios para estar preparados. La red está en funcionamiento al 100% y desde Scania tendremos planes comerciales para la recuperación del mercado y las distintas actividades", concluye Figueroa.



## Atuc: 'Lo más acuciante es resolver la falta de liquidez'

Miguel Ruiz, presidente de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc), ha dedicado parte de su tiempo en esta difícil situación al periódico NEXOBÚS. "El efecto de la pandemia ha sido devastador desde todos los puntos de vista, porque tenemos que prestar el servicio en unas condiciones muy difíciles. Por su parte, la demanda ha caído a niveles bajísimos, y nos encontramos tanto con exceso de personal como de vehículos. Y los ingresos son casi inexistentes, por lo que atender las obligaciones financieras está siendo muy complicado".

Miguel Ruiz pone sobre la mesa varias medidas para ayudar al Sector: aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social y pagos de IRPF para todas las empresas, de hasta seis meses sin intereses, debiendo hacerse frente a dichos pagos en un plazo máximo de 24 meses tras la suspensión del Estado de Alarma; transferencia urgente a los Consorcios y Ayuntamientos por un importe similar al que el Ministerio de Hacienda realiza anualmente como subvención para el mantenimiento del transporte público urbano y metropolitano. La cantidad deseable sería el de una anualidad, pero entendemos las restricciones económicas y solicitamos al menos una parte. Esta transferencia debería constar como finalista para los operadores de transporte urbano.

También aboga por el establecimiento directo de una línea de financiación que dote de liquidez a nuestras empresas, mediante préstamos sin interés para afrontar las necesidades del servicio público. Según las primeras estimaciones, las pérdidas de recaudación alcanzarían los 250 millones de euros/mes. En el caso de contratos de servicio público que se gestionan a riesgo y ventura sin subvenciones ni compensaciones, solicita la modificación temporal del régimen económico para que el coste de prestación de los servicios sea asumido y compensado por las Autoridades, como medida extraordinaria hasta que se restablezca las condiciones previas a la declaración del Estado de Alarma. No obstante, lo más acuciante es la necesidad de liquidez. Una respuesta rápida es esencial.

"Desde el primer momento, y en la mayoría de los casos antes de que fuera requerido por la Administración, los autobuses comenzaron a ser desinfectados de forma regular y como mínimo una vez al día. Se han cambiado los procedimientos para evitar tocar pulsadores, en muchos casos se ha eliminado el uso de efectivo, y los clientes entran por la puerta central, etc. Pero frente a todas las medidas, es fundamental que los viajeros respeten la distancia de seguridad dentro del vehículo y para garantizar que así sea, las empresas han adecuado el aforo de los autobuses a esta situación", opina el presidente.

Sobre cómo puede afectar a medio plazo esta situación en el proceso de renovación de flotas a propulsiones menos contaminantes, dice que parece claro que no van a poder viajar tantas personas en un mismo vehículo. En la medida de lo posible se van a tener que evitar las aglomeraciones. El número de viajeros por autobús deberá descender por lo que, si tal fuera el caso, habría que aumentar el número de autobuses, de conductores... Y en este nuevo escenario tendrían más peso las tecnologías clásicas de bajas emisiones que, por ejemplo, las eléctricas, con un coste por vehículo mucho mayor. El presidente de Atuc insiste en que la financiación de las empresas va a ser crucial en los próximos meses. Pide un apoyo financiero especial al Estado.

### Tras el Estado de Alarma

"Entendemos que una vez que el Estado de Alarma finalice, poco a poco se irán relajando las medidas impuestas, pero creemos que sí debemos de empezar a olvidarnos del modo en que se utilizaba el transporte público antes de la pandemia. Y es que, seguramente, se produzca un cambio en el comportamiento de la gente. Pese a que exista un descenso transitorio en la actividad económica, los ciudadanos seguiremos necesitando movernos, por lo tanto, la necesidad de un transporte público de calidad seguirá siendo imprescindible. El interrogante está en la medida en la que nos vamos a ver obligados a ajustarlo a la nueva realidad", concluye Miguel Ruiz.

Profesionales del transporte de las ciudades de Madrid y Barcelona comparte su experiencia de encontrar calles vacías

# Los conductores de urbano, ante un situación extraña

Carlos Díez Segoviano es conductor de la EMT de Madrid. Cada día, realiza su trabajo al volante de un autobús en la línea 161, que une Moncloa con Aravaca Sur. Arranca desde el Centro de Operaciones de Fuencarral para enfrentarse a una tarea que en nada se parece a la que llevaba a cabo antes de la declaración del estado de alarma. Este trabajador esencial ha dedicado parte de su tiempo libre a responder algunas cuestiones.

Carlos afirma que todo "es muy extraño, ya que ha bajado mucho el tráfico y el número de viajeros. No es comparable con ninguna otra situación en los 20 años que llevo en emt. Bares, centros comerciales y de ocio abren todos los días del año pero, en este caso, no. Es una situación excepcional. También es cierto que ahora se trabaja mucho más relajado, porque suele sobrar tiempo en los horarios estimados para realizar los viajes".

En la mayoría de los casos, reconoce que los usuarios "colaboran para cumplir las medidas de seguridad", aunque hay casos excepcionales: "Hoy, por ejemplo, se ha enfadado mucho el viajero número 21, al que no he dejado entrar por superar el aforo permitido de 20 personas. Me ha llegado a decir que ojalá me quedara en el paro. En algún caso también se sientan en los primeros asientos, en los cuales no está permitido a pesar de estar perfectamente señalizada la prohibición con una pegatina que lo indica. Pero, por lo general, respe-

tan la distancia de seguridad entre ellos cuando están en la fila".

La interacción con el usuario también ha cambiado, como es lógico. Carlos ha notado que esa "relación conductor-viajero es más fría. Muy pocos dan los buenos días y, en algún caso, como el de hoy o el pasado lunes que me pasó algo parecido, la gente está tensa y salta para intentar discutir. Otras personas también comentan que cuándo va a terminar esto. Resumiendo: la gente habla mucho menos".

## 'Calles vacías'

También es extraña la sensación que experimenta al volante, ya que "acostumbrado al tráfico y los atascos de Madrid, la verdad es que da gusto circular así, pero me viene a la cabeza la situación tan grave que estamos padeciendo. Es muy triste ver las aceras vacías, sin gente".

Finalmente, Carlos Díez espera que el servicio que están prestando sirva para fomentar el uso del transporte público: "Claro que sí. Los ciudadanos siempre cuentan con nosotros, incluso en las peores circunstancias, como esta. Yo siempre digo que de 100 viajeros, siempre hay alguien desagradecido, pero la gran mayoría son personas amables que agradecen un buen transporte público en general, como el que se ofrece en la ciudad de Madrid. En muchos casos, la gente no tiene otra posibilidad ni otros medios para moverse", concluye.

Esteban Molina Hernández es conductor de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB). Cada día, realiza su trabajo al volante de un autobús de la cochera de Horta. Arranca desde allí para enfrentarse a una tarea que en nada se parece a la que llevaba a cabo antes de la declaración del estado de alarma.

Esteban afirma que "la empresa, desde que empezó el confinamiento, ha implantado medidas para que nuestro puesto de trabajo sea lo más seguro posible, dentro de las dificultades a las que nos enfrentamos. Creo que ha acertado al obligar al pasaje a subir por las puertas posteriores y al anular la venta de billetes. Como medida de precaución, han instalado un plástico que hace como pantalla para separar el pasaje del puesto de conducción. Creo que se ha de plantear la posibilidad de, aprovechando estos tiempos difíciles, instalar pantallas fijas que nos protejan de posibles rebotes de esta u otras futuras epidemias. En cuanto a nuestro trabajo, circulamos con mucho menos estrés, hay menos tráfico y esto nos facilita mucho la conducción".

En la mayoría de los casos, reconoce que los usuarios "me sorprenden positivamente con su actitud y su manera de proceder, ya que cuando llego a las paradas, si hay más de una persona, ves que mantienen la distancia de seguridad para acceder al autobús. Ya dentro del vehículo, si ha subido más de un pasajero, mientras uno valida su billete, los otros se esperan a una distancia adecuada para proceder a la validación de sus respectivos billetes".

La interacción con el usuario también ha cambiado, pues ahora están separados por una pantalla protectora. Según Esteban, "la mayoría de los usuarios son conscientes de la situación que estamos viviendo. Habitualmente, a pesar de estar separados de los usuarios por un plástico de protección, y a pesar de que suben al autobús por las puertas posteriores, cuando se acercan a validar el billete, siguen dándonos los buenos días". Además, el conductor de TMB se queda con una anécdota que le sucedió uno de los primeros días de confinamiento: "Un usuario me sorprendió mucho ya que al subir al autobús,



y cito textualmente, me dijo: 'Buenos días, gracias por estar ahí señor conductor'. En aquel momento me sentí muy valorado por parte del pasajero, y créeme que esto no nos pasa cada día, le estoy muy agradecido, me hizo sentirme bien".

## 'No creía que llegara a pasar esto'

También es extraña la sensación que experimenta al volante, pues "al principio sentí incredulidad, ya que veía imágenes de las calles de Italia vacías y nunca creí que esto pasaría en Barcelona. Después te sientes raro y sientes tristeza por ver nuestras calles sin gente, sin sonrisas, sin personas paseando, sin coches circulando junto al autobús, etc... Por último paso a sentir preocupación, inconscientemente pasas a pensar, cuando ves la ciudad vacía, que realmente estamos pasando por una situación muy grave".

Dar la mayor seguridad posible a los usuarios Finalmente, Esteban Molina cree que ahora el objetivo de la empresa no es fomentar el uso del transporte público: "Ahora su preocupación se basa, en mi modesta opinión, en dar la mayor seguridad posible a los usuarios del autobús para que, aquellos que tengan que hacer uso del transporte, lo hagan con la mayor normalidad posible. Lo difícil, y por lo que se trabaja, en estas condiciones distintas, es poder ofrecer una oferta que atienda satisfactoriamente la demanda existente en estos momentos; no es una tarea sencilla, ya que en 19 años que llevo en la empresa, es la primera vez que nos enfrentamos a esta situación. Tanto la empresa, como los conductores, somos primerizos y nos vamos adaptando a los cambios que se producen día a día", concluye.



# Ford estudia amplia su filosofía 'No Touch' para adaptarse a la desescalada

La implantación de Ford a nivel nacional y global está fuera de toda duda. Antonio Chicote, actual gerente de Comunicación de Producto de la filial española, y ex-director de la División de Vehículos Comerciales, destaca que "los talleres siguen abiertos, prestando servicios mínimos para practicar reparaciones de urgencia, que se suman a la asistencia 24 horas", añadiendo que "el departamento de Ventas es el que permanece físicamente cerrado".

Sin embargo, eso no significa que esté parado, puesto que "contamos en cada concesión con un vendedor digital. Los clientes pueden entrar en nuestro configurador de vehículo y diseñar la unidad que más se ajuste a sus necesi-

dades. En dicho proceso, tienen la posibilidad de 'clicar' en una pestaña que le indica si quiere que le llamemos, y el concesionario más cercano se pone en contacto con él, sabiendo lo que solicita".

Esto agiliza la operación, que incluso "puede cerrarse de forma telemática, incluyendo la financiación y la matriculación. Ahora mismo estamos en cifras récord de solicitudes de información, de gente que nos pide que nos pongamos en contacto", resume Chicote.

Por otro lado, Ford trabaja en adaptar los procesos de venta, entrega de vehículos y recepción en talleres, así como en las pruebas por parte de los clientes. Todo ello se enmarca en la filosofía 'No Touch', pues según el gerente,

"entendemos que será necesario tener más precauciones a la hora de realizar todas estas operaciones. Ya tenemos implantado un sistema por el que el taller realiza un vídeo de los bajos del vehículo y se lo manda al cliente con el correspondiente diagnóstico. Ahora estamos pensando en ir, incluso, a recoger el vehículo al domicilio del cliente".

## Solidaridad

En cuanto a la actitud de Ford durante la pandemia, Chicote relaciona algunas de ellas, como "el préstamo de todos nuestras unidades de la flota, tanto furgones como turismos, a Cruz Roja, para el transporte seguro de sanitarios o de material". Los concesionarios tam-



bién ha sido invitados a participar en este tipo de acciones..

Por otro lado, la planta de Almusafes (Valencia) está utilizando sus impresoras 3D para fabricar pantallas protectoras convenientemente homologadas: "Un equipo permanente, formado por voluntarios, está elaborando unas 300 al día".

Finalmente, la marca dispone desde hace años de un programa a

nivel mundial denominado 'Ford Fund', que recauda dinero anualmente para fines sociales. Este año "colaboramos con la ONG 'Apadrina la Ciencia', que se dedica a la búsqueda de vacunas y antivirales. Este dinero sale de los propios empleados de Ford, pero en esta ocasión hemos ampliado a la red y a nuestros proveedores. Todas esas donaciones, Ford las duplica".

## Fedintra solicita la prórroga de los contratos para el próximo curso escolar

Los contratos de las rutas escolares que tiene contratada la Junta de Andalucía, para el curso actual 2019-2020, están completamente suspendidos.

El director general de la Apae, amprándose en el art. 34 del Real Decreto Ley 8/2020, de 17 de marzo, del presidente Pedro Sánchez, justifica la necesidad de que los contratos del sector escolar: transporte, *catering*, monitores escolares... deben ser suspendidos. Este hecho choca frontalmente con lo comunicado días atrás por parte de presidente y del vicepresidente de la Junta de Andalucía donde han manifestado públicamente en los medios de comunicación que los transportistas andaluces se les están abonando las facturas del transporte escolar por lo que podrían realizar otros servicios en el campo andaluz. Y que los contratos de la Junta con las empresas siguen vigentes.

Al parecer, desde el Gobierno Andaluz se desconoce las medidas ejecutivas adoptadas por la Dirección General de la Apae, donde deja claramente especificado que los contratos están suspendidos, y además añade que solo indemnizará,

a solicitud de las empresas, algunos conceptos de los costes fijos, cuando se acrediten expresamente. En las actuales circunstancias de fuerza mayor, desde Fedintra se solicita al presidente andaluz Juan Manuel Moreno Bonilla que arbitre las medidas legales para que los actuales contratos de transporte escolar vigentes se prorroguen para el curso escolar 2020/2021, ante las causas de fuerza mayor del Covid-19 para evitar la ruina de las pymes andaluzas y poder recuperar las inversiones realizadas en este curso escolar, garantizando el mantenimiento de los puestos de trabajo de nuestras plantillas, con un compromiso escrito.

### Declaraciones

"Además del pago inmediato de la facturación del mes de marzo hasta el día 14, y que se fije de forma clara y transparente, un porcentaje del 60% la facturación de cada contrato, para abonar a las empresas transportistas a las que se les ha suspendido el contrato de transporte por el cierre de los colegios y la imposibilidad de ofrecer el servicio, ya que si no se adoptan estas medidas será la desaparición del sector del Transporte en Anda-



lucía", asegura Antonio Vázquez Olmedo, presidente de Fedintra.

"Vamos a solicitar una entrevista con nuestro presidente, Juan Manuel Moreno Bonilla, para que la Junta de Andalucía, competente en materia del transporte escolar en esta Comunidad Autónoma, arbitre soluciones a todos estos problemas", añade Vázquez Olmedo. Fedintra está compuesta por unas 300 empresas y asociaciones del Transporte de Andalucía, reforzando así su papel de nuevo interlocutor ante las administraciones y la sociedad en general, en todas las líneas de trabajo que se han abierto para una evolución correcta del sector del Transporte, la Movilidad y el Turismo en la comunidad andaluza.

## Apetam muestra su preocupación por 2.000 trabajadores de la provincia

Apetam, la Asociación Provincial Transportistas y Agencias de Málaga, califica de demoledor y duro varapalo económico al sector por la crisis del coronavirus que ha sumido al país en el Estado de Alarma. Lo más importante será velar por la seguridad laboral y contractual de los 2.000 trabajadores del Sector. Justo a punto de empezar la temporada alta turística, con la Semana Santa suspendida, las cancelaciones de traslados de viajeros en autobús superan entre las empresas más del 90%, con una estimación aproximada, sólo en el mes de marzo, de 52 millones de euros menos en ingresos.

"Con el cierre de las escuelas, además, se abre la incertidumbre con los contratos de Transporte Escolar, esperan que la Administración demore la publicación de nuevos concursos públicos y que se abra una mesa de diálogo para buscar soluciones y compensaciones económicas", asegura el presidente de Apetam, Juan Sierra. Los empresarios entienden



lo excepcional de estas medidas, pero también advierten y avisan a las autoridades competentes que abran mesas de diálogo, para buscar soluciones mientras dure la crisis. Flexibilidad fiscal y laboral para afrontar una época sin ingresos; así como diálogos con la banca para que se retrase el pago de las líneas de créditos.

Hay que recordar que este Sector, para la renovación de flota, es de los más dependientes del sector bancario y la situación requiere de medidas extraordinarias. La pérdida de ingresos y la incertidumbre abierta en el transporte escolar abren aún más la brecha de crisis en el sector del autobús en Málaga y, de ahí, que esperan soluciones globales para todo el sector por parte de las administraciones.

## GRACIAS, AHORA Y SIEMPRE.

Desde MAN os queremos dar las gracias a los que seguís en marcha cuando todo lo demás se para. Porque fuistéis, sois y seréis esenciales.





## Grupo Castrosua reanuda la actividad, con prevenciones

Grupo Castrosua comunica que reiniciará su actividad industrial el próximo 5 de mayo en su fábrica de Carsa en Villagaría de Arosa y el día 12 lo hará con su fábrica y sede central de Santiago de Compostela, Castrosua. Han sido semanas de intenso trabajo para garantizar en primer término la salud de sus empleados y asegurarse de disponer de las EPIs necesarias para el arranque, así como garantizar el suministro de materiales por parte de sus proveedores. La producción se iniciará siguiendo un plan diseñado para cuidar las medidas de seguridad ante el coronavirus de sus empleados, así como el personal externo.

El plan de medidas de prevención de Grupo Castrosua para reactivar la producción contempla: controlar la temperatura a la entrada y salida, usar mascarillas diarias para todo el personal, formación específica, entrada y salida escalonada, reparto de las horas de descanso, así como un protocolo especial de limpieza y desinfección de las zonas comunes y de herramientas tras su uso.

# La asociación Atedibus reclama medidas, ante la quiebra técnica del Sector del autobús

Atedibus, Asociación Andaluza de Empresarios del Transporte Escolar y Discrecional en Autobús, ha declarado prácticamente el estado de quiebra técnica en el sector del transporte de Viajeros por carretera. Estimando a nivel anual unos 200 millones de facturación en la provincia, los profesionales calculan que con la temporada alta perdida, y las cautelas que se tomarán tras la finalización del Estado de Alarma, los ingresos de todo el año 2020 se dan por disipados.

A esto le suman la suspensión unilateral de los contratos públicos de Transporte Escolar, declaran el hundimiento cada vez más palpable. A esta facturación se le añaden las graves consecuencias a nivel de empleo, con un 90% de empresas abocadas a tramitar Expedientes Temporales de Regulación de Empleo (Ertes).

"Es incomprensible que la Junta de Andalucía, ninguno de sus estamentos ni consejerías, se haya sentado con el sector para analizar la situación y únicamente tengamos sobre la mesa la resolución de la suspensión de los contratos del Transporte Escolar y no sepa-

mos el porcentaje que nos va a pagar la Apae de estos contratos a partir de ahora", comentó el presidente de Atedibus, Manuel Gutiérrez Zambruno.

El Sector aclara de manera tajante que no se pueden utilizar autobuses escolares para traslado de trabajadores del campo, como está afirmando el presidente Moreno Bonilla, por la suspensión de los contratos del transporte escolar por parte de la Agencia Andaluza de Educación, Apae.

Atedibus ha manifestado que en otras Comunidades Autónomas se ha establecido un porcentaje, ante esta situación "de fuerza mayor", y se abonará un alto porcentaje de los contratos. En Andalucía, la Apae tan solo les encomienda a que presenten un escrito en el que solo indemnizará, algunos conceptos de los costes fijos, cuando se acrediten expresamente y si en el plazo de cinco días no contestan, no pagarán nada.

La compañía considera necesario que se pueda tener conocimiento del importe indemnizatorio que se va a recibir, que debería ser, según estos, al menos del 60% sobre



la facturación de cada contrato para cubrir los costes fijos y sin enriquecimiento injusto.

### Gran incertidumbre

La incertidumbre y el riesgo de la viabilidad empresarial les ha obligado, como manifiestan, a tomar medidas respecto a sus plantillas, poniendo en peligro al tejido empresarial andaluz de pymes y autónomos, que son los que prestan mayoritariamente el transporte escolar en la provincia sevillana.

Con los contratos de transporte escolar suspendidos, el trans-

porte discrecional a cero, el sector del transporte en la provincia de Sevilla espera una respuesta por parte de la Administraciones a los más de 1.000 vehículos que tiene parados en la provincia. "Es necesario establecer una mesa de diálogo para mantener unos mínimos con los que agarrarse a esta desesperada situación que vive el sector. Si no hay voluntad de sentarse será muy difícil que la pyme del transporte de Sevilla, pueda sobrevivir", afirma el presidente de Atedibus, Manuel Gutiérrez Zambruno.

## 29 autobuses Irizar para transporte público 100% eléctrico en Orleans

Orleans Métropole (Francia) ha seleccionado a Irizar e-mobility para el suministro de 29 autobuses eléctricos cero emisiones del modelo Irizar ie tram. Este acuerdo se enmarca dentro de la estrategia de Orleans Métropole de llevar a cabo la conversión energética de su flota de autobuses y contar con un sistema de transporte público totalmente eléctrico de su territorio para el año 2025. Los autobuses son de 12 metros de longitud y tienen una autonomía de 220 kilómetros.

Están dotados de tecnología desarrollada por el Grupo Irizar en cuanto a electrónica y las comunicaciones, así como sus principales componentes y sistemas. Las baterías son también de tecnología propia y obedecen a los últimos reglamentos europeos en seguridad eléctrica, térmica y mecánica: R100.v2, R10.v5 y UN38.3. La entrega de las primeras unidades está prevista para mediados del año 2021. Con el fin de optimizar la explotación de los vehículos, en este caso, por el operador Keolis Métropole Orleans, Irizar garantiza un servicio posventa exclusivo y de calidad gestionado por expertos técnicos y personas contratadas a nivel local, lo que a su vez contribuye



a la generación de riqueza y empleo local.

Irizar e-mobility está totalmente comprometida con el medio ambiente y quiere contribuir a esta transición energética. Ha invertido en el mayor parque solar fotovoltaico del País Vasco con el objetivo de utilizar la energía fotovoltaica generada allí para la fabricación de sus autobuses y así minimizar su impacto medioambiental. Además, Irizar ofrece una segunda vida de sus baterías, permitiendo su reutilización una vez completado su ciclo de vida útil en los autobuses, haciéndolo como elemento de almacenamiento en las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en diferentes estaciones de servicio.

Con este nuevo contrato Irizar consolida su presencia en Francia, donde el pasado año implantó tres proyectos BRT en Amiens,

Aix-en-Provence y Bayona. Las ciudades de Marsella y Le Havre también disponen de vehículos eléctricos de Irizar e-mobility. Y continúa con la estrategia de ofrecer soluciones y servicios llave en mano que sin duda contribuyen a aportar un alto valor añadido en términos de eficiencia, rentabilidad, seguridad y sostenibilidad.

### Profeta en su tierra

Sus soluciones cero emisiones ya están presentes en ocho países europeos y las tres capitales del País Vasco cuentan con la implantación de un sistema de transporte totalmente limpio en su ciudad. En San Sebastián y en Bilbao se puede ver circulando, desde hace unos años, autobuses eléctricos Irizar de 12 metros del modelo Irizar ie bus y en Vitoria próximamente circularán 13 autobuses cero emisiones del modelo Irizar ie tram.



## BMS se incorpora a las empresas que son colaboradoras de Aetram

El Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación Aetram ha ampliado su número de empresas con la incorporación de Grupo BMS (Pepcomsystem), entidad que ofrecerá a las empresas transportistas asociadas a Aetram servicios de multimedia embarcado (audio, video, megafonía), electricidad del vehículo, rotulación, cristalería, limpieza y mantenimiento.

La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (Aetram) ha incorporado a su círculo de empresas colaboradoras al grupo BMS.

BMS se define como una empresa joven, dinámica e innovadora dedicada a integrar servicios auxiliares a transportes de excelencia, agregando valor y experiencia a las tendencias actuales del turismo.

Con la incorporación al

grupo de dos nuevas empresas, por un lado, IDR, dedicada a el montaje de lunas y su mantenimiento y Nobus, un nuevo servicio de limpieza de interior de autocares y mantenimiento bajo pedido, colaborando con empresas líderes en el sector tecnológico, contando con servicio de taller tanto en sus instalaciones como en las del cliente con talleres móviles y servicio de reparación de equipos propio, departamento de creación, producción y servicio al cliente.

Grupo BMS ha pasado a formar parte del círculo de 19 empresas colaboradoras de confianza en el que ya se encuentran empresas de gran y reconocido prestigio como: Autoescuela Goya; Beulas; Centro Técnico de Seguros; Cepsa; Irizar; MAN Truck & Bus; Iberia; Proformatrans; Otokar; Sunsundegui; Nobeus; Sinfé; Integralia; We-Mob; Grupo Itevelesa; Cedec; Mugicloud; Euromaster.



## King Long ya dispone en España de los equipos contra el coronavirus

Desde que se identificaran los primeros casos de coronavirus en la ciudad china de Wuhan en diciembre del 2019, la empresa King Long empezó a colaborar con el gobierno chino.

Se inició el desarrollo de sistemas antipandemia, con la finalidad de contener y frenar los posibles contagios por coronavirus entre la población, sobre todo en el ámbito del transporte público al considerarse éste una fuente importante de propagación del virus. A medida que el coronavirus se extendía por China y saltaba fronteras hacia otros países, tomando forma de pandemia mundial, los trabajos de investigación para contrarrestar las consecuencias del Covid-19 se intensificaron en el instituto gubernamental de investigación tecnológica e ingeniería que posee el propio fabricante, consiguiendo durante el pasado mes de febrero testar con éxito varios sistemas de defensa civil contra el coronavirus, aptos para estaciones de autobuses y grandes empresas de transporte así como con la fabricación de kits de control antipandemia estandarizados para cualquier marca de autobús de transporte municipal que ya esté en circulación.

Estos sistemas, sin ayuda de intervención humana, tratan de frenar los contagios y propagación por coronavirus entre las personas usuarias del transporte público

mediante controles exhaustivos de temperatura y la desinfección automática de los habitáculos de los autobuses. Dichas desinfecciones se realizarán periódicamente a lo largo del día durante cinco minutos cada vez que el conductor estacione el autobús en la cabecera de línea y siempre sin la ocupación de pasajeros en su interior.

Esta intensificación en la limpieza diaria del habitáculo permite reducir considerablemente las probabilidades de transmisión del virus fuera del transporte público a diferencia de la única limpieza manual diaria con ozono que diferentes empresas de transporte municipales están llevando a cabo para luchar también contra el virus.

### Controles obligatorios

Por otro lado, los controles de temperatura realizados al pasaje antes de ocupar su asiento tienen carácter obligatorio y determinan en menos de cinco segundos si la persona tiene síntomas de fiebre o no, advirtiéndole en el peor de los casos la prohibición del acceso al medio de transporte a través de una señal acústica-luminosa; de esta manera, la protección entre los viajeros se refuerza frente a posibles contagios innecesarios por coronavirus consiguiendo además frenar la transmisión de la pandemia en los libres movimientos que realizarían tanto las personas

infectadas como los nuevos contagios hacia sus centros de trabajo, colegios, supermercados, etc... evitando así nuevas consecuencias sociales y económicas nefastas para el conjunto de la población.

En el supuesto caso que el viajero no presente síntomas de fiebre, el acceso al autobús estaría totalmente permitido, creando un ambiente seguro libre de coronavirus en adición a la intensificación de la limpieza de los habitáculos acordes a los requerimientos del Ministerio de Sanidad. Asimismo, en caso que se requiera el uso obligatorio de mascarilla, dicho sistema podrá programarse mediante reconocimiento facial de la misma.

En la actualidad y tras el éxito inicial al recibir los primeros 3.000 pedidos de sistemas antiCovid-19 King Long con tecnología Anmo, en la fábrica de King Long se trabaja a pleno rendimiento para satisfacer la alta demanda interna de este tipo de sistemas anticoronavirus, que reclama el transporte de las grandes ciudades chinas de Xian, Hefei, Pekín, Xiamen, Shanghai, Quanzhou, Fuzhou y Wuhan y se espera que en las próximas semanas empiecen los suministros hacia otras ciudades. De igual manera, empresas de transporte de países como: Rusia, Taiwán, Tailandia, Filipinas y Túnez han mostrado también su interés llevando a cabo sus primeras compras.



## BYD asegura la asistencia durante y después de la crisis

Los clientes que operan vehículos BYD eBus y eCoach cuentan con el respaldo total de servicios de atención al cliente y posventa de BYD, importante para el traslado de los trabajadores de la salud, poniendo a su disposición repuestos y equipos de servicio, y trabajando para estos en el lugar y hora que sea necesario.

La atención al cliente y las posventa de BYD quedan aseguradas. El director gerente de BYD Europa, Isbrand Ho, ha escrito a clientes, socios y empleados para tranquilizar a las personas sobre el compromiso de la compañía de garantizar que los negocios continúen durante la pandemia de coronavirus.

El personal de la oficina de BYD ha seguido las recomendaciones del gobierno holandés, y trabaja desde casa. Para respetar las necesidades de distanciamiento social, todas las funciones diarias de las reuniones de negocios que involucran a empleados, socios y clientes se realizan a través de las herramientas de comunicación en línea disponibles.

La fabricación de vehículos en las instalaciones de BYD en Hungría ha entrado en un 'modo de rastreo', mientras que la situación en la fábrica de exportación de la compañía en Hang-

zhou, China, está mejorando continuamente y, por lo tanto, permite que la programación de su producción en varias fábricas de BYD, garantice las entregas a los clientes en ciertos mercados, aunque con retrasos mínimos.

La red de distribución de piezas de BYD permanece operativa y, aunque algunos retrasos transfronterizos son inevitables, han querido informar a los clientes que, BYD está monitoreando la cadena de suministro diariamente para garantizar que se mantengan los niveles de inventario y la frecuencia de las entregas.

"Las próximas semanas y meses serán un desafío para todos nosotros", dijo el Director Gerente de BYD Europa, Isbrand Ho, "sin embargo, somos una compañía fuerte e ingeniosa y estamos totalmente comprometidos a garantizar la seguridad de nuestros empleados, y continuaremos brindando un servicio de primera clase a nuestros clientes".

La interfaz de ventas y servicio con los clientes también continúa, aunque "desde el hogar". La sede de la oficina de BYD Europa en Schiedam, Países Bajos, ahora está cerrada y se volverá a abrir de acuerdo con las directrices de las autoridades sanitarias pertinentes y el gobierno holandés.



# La región belga de Brabante ya espera sus 10 unidades de Ebusco

El operador Multiobus ordenó 10 autobuses Ebusco 2.2 para el tráfico urbano y regional de Flandes en la región del Brabante flamenco. Multiobus generará la energía para los autobuses eléctricos en sí, utilizando sus propios paneles solares.

Los Ebusco están equipados con sistemas de cámaras inteligentes que reemplazan los espejos para hacer que los puntos ciegos sean más visibles y, a través de la funcionalidad infrarroja, brindan una imagen clara por la noche. Además, los autobuses tienen puertos USB y WiFi en todo momento y pueden transportar hasta 90 pasajeros.

El rango de autonomía es de 250 a 350 kilómetros con una carga de batería. Los autobuses se recargan en el depósito durante la noche o mediante el uso del pantógrafo invertido en el techo del autobús. El patrón de línea está tan extendido que la carga de depósito es la forma más rentable de cargar los vehículos. Esto hace una diferencia considerable en el tiempo de carga y el tamaño de la inversión requerida en la infraes-



tructura de carga también porque, según Olivier van Mullem, CEO de Multiobus, la electricidad necesaria es generada por paneles solares en los edificios.

## Dos años de experiencia

Estos 10 autobuses se agregarán a los dos autobuses eléctricos Ebusco que Multiobus ya ha estado operando durante casi dos años en la ciudad de Tienen y sus alrededores. A partir de la primavera de 2021, los 10 autobuses Ebusco 2.2

circularán en Hageland y la región este de Brabante flamenco, y todos bajo la bandera de De Lijn.

Con estos nuevos vehículos, el operador Multiobus está haciendo una contribución importante a los desafiantes objetivos climáticos. Para 2030, las emisiones de CO2 deben disminuir en un 35% en comparación con 2005. Estos vehículos eléctricos reducen las emisiones de CO2 en 1 kg por kilómetro conducido por cada autobús.



## 99 Citaro rumbo a Abu Dhabi

Daimler Buses entregó 99 autobuses urbanos Mercedes-Benz al Departamento de Transporte de Abu Dhabi en los Emiratos Árabes Unidos, que han comenzado a operar en Abu Dhabi para expandir y modernizar significativamente el sistema de transporte eficiente y bien integrado de la capital.

Los autobuses urbanos son autobuses individuales de piso bajo del tipo Mercedes-Benz Citaro, y fueron fabricados en la cadena de producción de Daimler Buses en Mannheim, Alemania.

Están equipados con el estándar de emisiones Euro VI. Además, los autobuses se mantienen durante un servicio completo

de cinco años, bajo un contrato de vehículos comerciales de Emirates Motor Company (EMC CV), el distribuidor autorizado de Mercedes-Benz en el Emirato de Abu Dhabi y miembro del conglomerado familiar del grupo Alfahim.

Después de que Daimler Buses dominara con éxito la entrada al mercado en Abu Dhabi con 100 unidades del Mercedes-Benz Citaro en 2009, este es ahora el segundo pedido importante en los Emiratos Árabes Unidos. La entrega subraya el objetivo de crecimiento estratégico de Daimler Buses de abrir nuevos mercados; por lo tanto, expandiendo aún más su presencia en el mercado global.



## Solaris entregará 20 buses de hidrógeno en Países Bajos

Connexxion ha logrado un acuerdo con Solaris para la entrega de 20 unidades de hidrógeno del modelo Urbino 12. La compañía pondrá en servicio autobuses de hidrógeno en los Países Bajos a finales de 2021, enorgulleciéndose de ser el país más dinámico de Europa, con respecto a la transición energética en el sector del transporte público.

Para los viajeros, los nuevos autobuses Solaris ofrecerán puntos de carga USB, aire acondicionado, pantallas de información clara y espacio para una silla de ruedas. Los autobuses están equipados con tecnología sin espejo. Simultáneamente a la venta de autobuses, las partes firmaron un acuerdo de servicio por 12 años.

El hidrógeno del Solaris Urbino 12 se almacena en forma gaseosa en cinco tanques de nueva generación colocados en el techo del autobús. El conjunto de tanques compuestos tipo 4, colocados longitudinalmente sobre el

primer eje del vehículo, tiene un volumen total de 1.560 litros.

"Nuestras carreteras se están volviendo más y más ocupadas. La salud de nuestros pasajeros y residentes es de suma importancia para nosotros, por lo tanto, poner en servicio los vehículos para garantizar un aire más limpio es un gran paso adelante", declaró Floor Vermeulen, ministro regional de Tráfico y Transporte en la provincia de Holanda Meridional. Los autobuses se financian con los proyectos JIVE y JIVE2. El mismo modelo se entregará también a Colonia y Wuppertal en Alemania.

Connexxion, que pertenece al grupo Transdev, desplegará autobuses de hidrógeno en el área de transporte Hoeksche Waard y Goeree-Overflakkee, en el sur de los Países Bajos. El operador ya tiene más de 100 autobuses eléctricos a batería en operación alrededor del aeropuerto de Schiphol.

## Volvo y Daimler Trucks lideran el desarrollo del transporte sostenible

El Grupo Volvo y Daimler Trucks han unido sus fuerzas con el objetivo de cumplir el Pacto Verde Europeo y conseguir un transporte sostenible en Europa 2050. Para ello, ambas compañías han firmado un preacuerdo no vinculante como paso previo a la creación de esta nueva sociedad, con la intención de desarrollar, producir y comercializar un sistema de pila de combustible para vehículos industriales pesados y otros usos. Daimler va a compartir su amplia experiencia en este campo y el Grupo Volvo aportará a esta sociedad una suma aproximada de 0,6 billones de euros.

"El transporte y la logística son los que mantienen el mundo en movimiento, y por ello es necesario que el transporte continúe creciendo. Un transporte CO2-neutro puede conseguirse a través de propulsión eléctrica con energía obtenida de baterías o de la conversión del hidrógeno en electricidad. Para conseguir que los camiones pesados y de larga distancia lleguen al objetivo, las pilas de combustible son una respuesta importante y una tecnología donde Daimler ya ha logrado un nivel muy alto durante las dos últimas décadas. Esta nueva sociedad con el Grupo Volvo es un gran paso para acelerar la llegada de las pilas de combustible a nuestros camiones y autobuses en las carreteras", ha dicho Martin Daum, CEO de Daimler Trucks y



miembro de la Dirección de Daimler AG.

### Socios al 50%

El Grupo Volvo y Daimler Trucks van a ser socios al 50% en esta sociedad. Una sociedad independiente y autónoma. Daimler Trucks y Grupo Volvo continuarán siendo competidores en otras áreas de negocio. La unión de fuerzas reducirá el coste de inversión para ambas compañías y acelerará la introducción al mercado del sistema de pilas de combustible para el transporte pesado y otros usos. En el contexto económico actual la cooperación es necesaria para conseguir cumplir los objetivos del Pacto Verde en el tiempo estipulado.

Como contribución a la nueva

sociedad, Daimler Truck aporta el conocimiento de su empresa Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH, la cual tiene una larga experiencia en el desarrollo de pilas y sistemas de acumulación de hidrógeno para varios tipos de vehículos de Daimler Truck AG. La sociedad seguirá con su sede en Naber (Alemania) donde actualmente están las oficinas centrales de Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH y las fábricas de producción en Alemania y Canadá. La firma del acuerdo preliminar es no vinculante. El acuerdo final se espera en el tercer trimestre y se cerrará antes de la finalización del año 2020. Todas las potenciales transacciones quedan sujetas a examen y aprobación de las autoridades competentes.

# Interbús está trasladando a todo el personal sanitario a sus hospitales

Interbus realiza servicio especial de transporte de personal sanitario alojado en el Hotel B & B Madrid Aeropuerto T4 a los hospitales Ramón y Cajal y La Paz, en Madrid, y al Hospital Infanta Sofía en San Sebastián de los Reyes.

Asimismo realizó el servicio de traslado desde el Aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid Barajas a Murcia de un grupo de sanitarios murcianos atrapados en Argentina por la crisis del coronavirus. Interbus, consciente de su responsabilidad social corporativa en esta crisis sanitaria de pandemia del Covid 19, desde el pasado 27 de marzo realiza el servicio especial de transporte de personal sanitario alojado en el Hotel B & B Madrid Aeropuerto T4, sito en San Sebastián de los Reyes, a los hospitales Ramón y Cajal y La Paz, en Madrid, y al Hospital Infanta Sofía, en San Sebastián.

El servicio especial de transporte sanitario, en colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), ha sido establecido para facilitar el traslado de los profesionales sanitarios desde su alojamiento temporal hasta los tres hospitales en el que prestan



sus servicios profesionales, para lo que se han establecido dos rutas de transporte que realizan la entrada y salida de los tres turnos de trabajo diarios del personal sanitario, durante todos los días de la semana, y hasta tanto en cuanto se normalice la crisis sanitaria derivada del Covid-19.

Asimismo, el pasado 7 de abril, un autobús de Interbus realizó el servicio de transporte desde la T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez- Madrid Barajas a la Estación de Autobuses de Murcia de un grupo de sanitarios murcianos, que estaban desde hace dos semanas atrapados en Argentina por la crisis del coronavirus.

Tras intensas gestiones del Go-

bierno de España, la Delegación del Gobierno de Murcia, la Universidad de Murcia, y de Javier Iniesta Alcázar, Director de Enfermería del H.C.U. Virgen de la Arrixaca, consiguieron desbloquear la situación, y tras un largo vuelo, Interbus, concesionaria de varias concesiones de transporte en la capital, así como de siete concesiones autonómicas en la Región de Murcia, puso a su disposición un autobús en el aeropuerto madrileño para culminar el regreso de los sanitarios murcianos, quienes llegaron a la Estación de Murcia a las 14:45 horas, donde les esperaban algunos familiares, poniéndose desde su llegada a disposición de las autoridades sanitarias de la Región.

# Alsa a disposición del Ejército, para apoyar en la Operación Balmis

El operador de movilidad Alsa ha ofrecido de forma altruista la cesión del material móvil al Ejército de Tierra en apoyo a la Operación Balmis en la lucha contra la pandemia del Covid-19.

El ofrecimiento se ha canalizado a través de la Dirección de Adquisiciones y se concreta en la puesta a disposición del Ejército de 26 autocares sin conductor: dos a la Brigada VII (Pontevedra), siete a la Brigada X (Córdoba), cuatro a la Brigada XI (Badajoz), cinco a la Brigada XII (Valladolid, Barcelona y Madrid), tres para la Comandancia General de Baleares (Mallorca, Menorca e Ibiza), cuatro para el Mando de Ingenieros (dos en Salamanca, Zaragoza y Burgos) y uno para el Regimiento de Defensa NBQ (Paterna).

La cesión de estos 26 vehículos se suma a las siete unidades cedidas anteriormente a la UME para la realización de tareas de traslado de afectados por el Covid-19 en Madrid, León, Sevilla, y al Regimiento Príncipe Número 3 de la Brilat con sede en Asturias. Esta colaboración se mantendrá en principio durante el actual estado de alarma, pero podría prolongarse en caso de necesidad.

Este acuerdo pone de manifiesto el compromiso de la compañía con el Ejército y con la sociedad en general, y supone un reconocimiento de la labor de las Fuerzas Armadas en esta situación de crisis. Para Alsa supone una gran satisfacción poder



contribuir y aportar estos recursos al esfuerzo que está realizando el Ejército de Tierra en apoyo a la sociedad española para ganar la batalla al Covid-19.

## Madrid-Lisboa

El operador de movilidad Alsa informa de que a partir de hoy, día 23 de abril, reinicia las operaciones de su ruta entre las capitales española y portuguesa, Madrid y Lisboa.

Inicialmente será con una expedición semanal en cada sentido, y disponible únicamente para residentes en alguno de los países de destino. Para la reanudación de este servicio, Alsa ha contado con la colaboración del Consulado General de España en Lisboa, que ha atendido las peticiones de ciudadanos españoles, la mayoría estudiantes Erasmus o españoles que han llegado a Lisboa en vuelos internacionales procedentes de terceros países, y que desean regresar a su país de residencia. El operador está estu-

diando reabrir próximamente otros destinos desde Portugal, como Sevilla y Santiago de Compostela, en función de las necesidades.

El servicio entre Madrid y Lisboa parte hoy jueves a las 9:30 horas desde Madrid, y en sentido inverso parte de Lisboa los viernes a las 8:30 horas, efectuando parada en los aeropuertos de ambas ciudades. Se operará con un autobús de 60 plazas con su capacidad restringida a 20 pasajeros, para respetar así la distancia de seguridad establecida por las autoridades. Los billetes se pueden adquirir exclusivamente por la página web de Alsa.

Con la reanudación de sus operaciones entre Madrid y Lisboa, desde Alsa se quiere contribuir a la repatriación de ciudadanos tanto españoles como portugueses que, a causa de esta crisis sanitaria, han quedado confinados en alguno de estos países, ofreciéndoles una vía de regresar a sus países de residencia.



# FlixBus ha suspendido los viajes internacionales

Debido a las restricciones de viaje impuestas por el gobierno español, la compañía de transporte en autobús FlixBus ha suspendido todas las conexiones internacionales desde y hacia España.

Debido a la cancelación de las líneas en España, resulta inevitable suspender también las líneas con origen o destino en Portugal. Sin embargo, y con ánimo de ayudar a garantizar la movilidad imprescindible entre comunidades autónomas, sigue comercializando trayectos domésticos de sus socios, así como billetes de FlixBus para viajar en los países sin restricciones.

Esto puede dar lugar a cambios o cancelación del viaje. FlixBus informa de manera proactiva a los pasajeros si su viaje se ve afectado y reciben un cupón por el valor del trayecto sin cargo de cancelación. La compañía lamenta los inconvenientes y espera que pronto pueda volver a llevar a su destino a las personas. Las conexiones que actualmente se pueden reservar con FlixBus están funcionando según lo previsto. Sin embargo, por mo-

tivos operacionales pueden producirse retrasos. Todos los pasajeros serán informados cuando corresponda. Debido a las restricciones de viaje impuestas por el gobierno italiano, FlixBus también tiene suspendido su servicio en todo el país transalpino y en determinadas conexiones internacionales desde y hacia Italia desde el 11 de marzo y hasta nuevo aviso.

## Reembolso

Si FlixBus ha tenido que cancelar el viaje por motivo de las restricciones de viaje mencionadas, la empresa se pone en contacto con el cliente lo antes posible, para informarle de cómo proceder para el reembolso por SMS o por email. Si cualquier persona desea cancelar un viaje debido a un cambio en la organización del mismo, puede hacerlo de acuerdo con los términos y condiciones de FlixBus. El usuario debe asegurarse de tener un correo electrónico y un número de teléfono válidos en sus reservas para que poder ser informado proactivamente de cualquier cambio en sus trayectos.



# Grupo Ruiz presta su ayuda a las familias más vulnerables

La crisis generada por el Covid-19, está agravando la situación de muchas personas. A través de la Parroquia San Ramón Nonato, Grupo Ruiz, elabora paquetes de comidas preparadas a repartir entre más de 30 familias necesitadas.

La crisis ocasionada por el coronavirus está agravando la situación de familias que encuentran dificultades para sobrellevar el día a día. El descenso de los ingresos familiares, el cese de trabajo o la enfermedad, hace que muchas personas se encuentren en un momento de vulnerabilidad grave. Esta es una consecuencia más del virus al que nos enfrentamos.

Ante la difícil situación y tratando de aportar un granito más

de arena a la lucha contra el Covid-19, Grupo Ruiz ha querido ayudar a varias familias en situación de vulnerabilidad. Con la mediación de la Parroquia San Ramón Nonato, desde el pasado jueves 26 de marzo, se reparten varios paquetes de comidas preparadas entre los hogares más desfavorecidos de la zona de influencia de la parroquia (Barrio del Candil de Leganés).

Los trabajadores de las entidades de restauración de Grupo Ruiz elaboran, cada día, comidas listas para consumir, que son trasladadas a la Parroquia San Ramón Nonato de Leganés, desde donde se coordina su reparto entre varias personas y familias de la zona.

# Medidas del Gobierno de Aragón por la falta de ingresos en el Sector

El consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, ha explicado ante la Comisión en las Cortes de Aragón las políticas llevadas a cabo en su departamento para hacer frente a la crisis derivada del Covid-19. Una de las medidas se refiere a la DGT, para afrontar la complicada situación de las empresas prestadoras de los servicios de autobuses.

En este sentido, Soro ha explicado que el pasado 22 de abril, dictó una Orden en este sentido y ha explicado que "en el sistema actual, contamos con varias fórmulas para la prestación de los servicios". Una de ellas es la de 62 contratos programas con empresas que, debido a las restricciones de circulación de estos meses, no podrán facturar los servicios.

En este sentido, y tras mantener reuniones de trabajo con el Sector, han impulsado una Orden "para la financiación del déficit resultante y poder financiarles el 65,5% de los gastos con el objetivo de mantener el empleo y la viabilidad de las empresas". Soro ha señalado que se tienen en cuenta los gastos fijos referidos al mantenimiento de vehículos, personal de conducción y



gastos generales. Cada línea recibirá una cantidad proporcional al servicio que presta habitualmente. Una de las condiciones para acceder a esta financiación con este porcentaje es que se mantengan los puestos de trabajo.

El transporte interurbano de viajeros por carretera se presta en Aragón también a través de concesiones que reciben subvenciones para cubrir una parte del déficit. En este sentido, estamos buscando también las fórmulas para que las empresas puedan acceder a las mismas en el menor tiempo posible. Se ha ampliado el importe destinado a las subvenciones y para agilizar plazos.

El Gobierno de Aragón destina al año un total de 4.200.000 euros

a financiar el transporte de viajeros por carretera. Además, se destina un millón de euros como aportación al Consorcio de Transporte del Área de Zaragoza.

## Nuevo mapa concesional

El consejero Soro se ha referido también al nuevo Mapa Concesional de Transporte de Viajeros por Carretera. En este sentido ha señalado que "esperamos que pueda continuar con su tramitación para que sea una realidad lo antes posible". José Luis Soro ha señalado que "con el nuevo mapa se prevé una reorganización general por zonas que nos servirá también para gestionar mucho mejor cualquier situación adversa".

# La Xunta reactiva la licitación de 29 contratos de transporte público

La Xunta de Galicia reactivó el pasado 21 de abril la licitación de 29 contratos de transporte público con el objetivo de garantizar el empleo y servicios de calidad en la próxima década, gracias a una inversión autonómica de 240 millones de euros. Así se lo trasladó la consejera de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, a los representantes de las federaciones de transporte de viajeros por carretera de Galicia: Transgacar, Fegatravi, Fegabús y Anetra.

Ethel Vázquez, acompañada del secretario general técnico de la Consellería, Joaquín Macho, y del director general de Movilidad, Ignacio Maestro, mantuvo una videoconferencia con el Sector para abordar la situación del Plan de Transporte Público de Galicia y, además, conocer de primera mano su situación y sus necesidades en el marco de la alerta sanitaria del Covid-19.

La consejera confirmó el reinicio del procedimiento de licitación de los contratos de autobús interurbano pendientes, correspondientes a la segunda fase del Plan de transporte público de Galicia, puesto que se trata de un servicio esencial. Con esta decisión, se establece un nuevo plazo de presentación de ofertas, que se cerrará el próximo 6 de mayo.

Se trata de 29 nuevos contratos que incluyen los servicios de autobús interurbano que se prestan, fundamentalmente, en las



provincias de A Coruña y de Pontevedra, y que se vienen a sumar a los 98 que ya están funcionando desde enero en las otras zonas de la Comunidad.

Estos contratos incluyen cerca de 1.300 líneas, que recorrerán casi 36 millones de kilómetros al año, más del doble que en el año 2015. Habrá 741 líneas de transporte compartido, aprovechando las plazas vacías del transporte escolar, y también 639 líneas con servicios a demanda en las zonas de bajo uso para que el bus solo salga cuando hay usuarios.

Los nuevos contratos de transporte garantizarán más y mejores servicios a los ciudadanos: con nuevas líneas, incremento de frecuencias, aumento de la cobertura territorial y servicios a los principales centros de demanda como hospitales o polígonos industriales. También permitirán la extensión, progresiva, de la Tar-

jeta de Transporte Metropolitano y Xente Nova a toda Galicia, con las ventajas que esto supone para usuarios y familias.

## Seguridad en el transporte

Estos contratos son garantía de empleo, ya que asegurarán el trabajo de cerca de 870 conductores y casi 400 acompañantes.

En la reunión, la consejera trasladó el apoyo de la Xunta, para que los profesionales del transporte desarrollen su trabajo con seguridad, y la importancia del cumplimiento de las medidas de ocupación máxima de plazas, la distancia entre usuarios y con el conductor, o el uso de máscaras y guantes. Recordó que el Gobierno gallego habilitó un canal que facilitó la adquisición de 50.000 mascarillas al sector de transporte interurbano de viajeros, que se suman a las distribuidas por el Ministerio de Transportes.



# Tusgsal hace pruebas del Covid-19 a toda su plantilla

Ante la situación de emergencia social y sanitaria ocasionada con motivo de la propagación del Covid-19 y, continuando con las medidas preventivas derivadas de la pandemia, la empresa Tusgsal ha decidido poner en marcha un programa de prospección de prevalencia puntual de Covid-19 a todos sus trabajadores mediante un estudio serológico.

Este estudio permitirá conocer y determinar si una persona ha estado en contacto reciente o pasado con el virus. De este modo se podrán tomar decisiones en función de los resultados obtenidos. La organización considera que es una manera esencial de garantizar y contribuir a una problemática de salud pública, ya que conocer la situación en la que se encuentran especialmente los conductores de la flota

operada por Tusgsal condiciona al máximo los posibles efectos sobre terceras personas (usuarios y ciudadanía en general) en caso de poder ser transmisores de la enfermedad.

La empresa estima que la prueba es de obligada ejecución a toda la plantilla. Ésta puede permitir, en caso de repetirse dentro de unos meses, proporcionar datos sobre la prevalencia de periodo de Covid-19, facilitando información sobre la incidencia de la enfermedad. Asimismo podría conceder, en una fase de análisis más detallado, conocer el impacto de la enfermedad en función de diferentes zonas urbanas. El conocimiento de los casos de prevalencia e incidencia hace posible el estudio sobre la afectación general que tiene la enfermedad.



# Guaguas cierra con un incremento de viajeros el ejercicio económico 2019

El consejo de administración de la empresa pública, reunido de forma telemática por las medidas de contención frente a la emergencia sanitaria, ha aprobado el pasado jueves 23, por unanimidad el cierre de las cuentas anuales de 2019, que revelan una mayor patrimonialización de la sociedad.

El resultado positivo al cierre del ejercicio económico de 2019 consolida el crecimiento manifestado durante los últimos años por la compañía municipal, que además constata el aumento del número de viajeros en el transporte público colectivo en la ciudad. La compañía registró 38.552.670 viajeros, lo que supone un incremento en relación al año precedente de 3,24 millones de clientes, que en términos relativos representa un aumento del 9,19%.

En la memoria de cierre de las cuentas del año pasado, como es

procedente, se ha hecho mención a la extraordinaria situación actual que vive la sociedad por la crisis sanitaria, causada por la pandemia del Covid-19. "Guaguas Municipales se ha visto obligada a tomar medidas de adaptación, que podrían afectar, de forma relevante, a la entidad", advierte el documento, antes de señalar que la sociedad considera que, a pesar de la crisis, "no existe riesgo para la continuidad de la actividad".

"Los resultados financieros presentados por la sociedad municipal, impulsados por el fuerte incremento de viajeros, afianzan el proyecto marcado por la empresa para consolidar su función de servicio público eficaz y eficiente", ha destacado el director general de Guaguas Municipales, Miguel Ángel Rodríguez, tras la sesión ordinaria del consejo presidida por el concejal de Movilidad, José Eduardo Ramírez.

# Castilla y León ha repartido más de 20.000 mascarillas para el Sector

La Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León ha repartido más de 20.000 mascarillas al sector del Transporte de la región. Se trata de un reparto de material de protección individual destinado a uno de los sectores esenciales para asegurar la movilidad de las personas y el aseguramiento de los suministros básicos. La entrega de mascarillas efectuada por la Junta de Castilla y León dota de material de protección a los transportistas hasta el momento en que se materialice el reparto que debe realizar el Gobierno, de acuerdo con el compromiso adquirido, según lo dispuesto en la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El sector del transporte de Viajeros regular de uso general en autobús y en vehículo turismo (taxi), necesarios para asegurar la movilidad de las personas que han de acceder a su puesto de trabajo y para desarrollar funciones vinculadas a alguno de los servicios esenciales, vienen desarrollando su labor de servicio público de una manera encomiable, a pesar de la difícil situación. Por tal motivo, la Junta de Castilla y León ha repartido más de 8.000 mascarillas con el objeto de que puedan seguir desarrollando sus servicios.

Así, en el sector del taxi se han repartido mascarillas a los titulares de licencias (dos por licencia). El reparto se ha efectuado a través de los ayuntamientos de capitales de provincia y de más de 20.000 habi-



Es prioridad proteger a los trabajadores del transporte.

tantos, y para el reparto en los restantes municipios, las delegaciones territoriales de cada provincia atenderán la demanda que se les efectúe por parte de los ayuntamientos o titulares de licencia. Además, se recuerda al sector de transporte de Viajeros la obligación de cumplir las normas vigentes relativas a la ocupación de plazas y asientos, así como las referentes a la limpieza u desinfección de vehículos.

Por otra parte, desde la Junta de Castilla y León se recuerda que el sector del Transporte de mercancías y todos los participantes de la cadena de suministro y distribución revisten una especial importancia, ya que, además de ser piezas clave en cualquier economía, juegan un papel esencial en relación con el abastecimiento de productos de primera necesidad, cuyos suminis-

tros deben estar garantizados en la coyuntura actual.

Por ello, se considera esencial dotar al sector del transporte de mercancías de elementos de protección individual y recuerda que las empresas cargadoras, logísticas y de transporte de mercancías han de seguir todas las pautas prescritas por la autoridad sanitaria y, de modo especial, guardar una distancia preventiva mínima de 1,5 metros en cualquier contacto con otras personas (carga, descarga, estiba, acarreo, reuniones, comidas, descansos, etc.). Asimismo, se recuerda la necesidad de que en el intercambio de documentación en los sitios de carga y descarga los conductores eviten el contacto físico y aumenten la precaución en la recogida, manipulación y entrega de las mercancías.



## Tussam no ha detenido la renovación de su flota

Tussam ha adquirido un total de 14 nuevos vehículos, siendo nueve de ellos de 12 metros, de la serie Scania GNC, y cinco de ellos de 18,75 metros, de la serie Man GNC. La inversión ha sido de 4,5 millones de euros, y estos nuevos autobuses, junto con los diez que se recibieron en julio de 2019, hacen un total de 15 nuevos vehículos articulados y nueve estándar con una inversión total de ocho millones de euros.

Todos los vehículos son de piso bajo integral y están dotados de los últimos avances en materia de accesibilidad, confort, ergonomía y seguridad, incluyendo un sistema de extinción de incendios automatizado.

Además, cabe destacar como novedad que en estos vehículos se han sustituido los espejos retrovisores convencionales por retrovisores digitales que permitirán la mejora de la visión del conductor y la seguridad al reducir los puntos ciegos y brindar un campo de visión más amplio mediante cámaras y monitores.

Todos los autobuses cuentan con motor de Gas Natural Comprimido, en línea con el compro-

miso adquirido por la empresa para la reducción del consumo de combustibles fósiles y, en consecuencia, de las emisiones contaminantes, siguiendo por lo tanto la estrategia definida en los Objetivos de Desarrollo Urbano Sostenible, el Plan Estratégico Sevilla 2030 y el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible. Más del 68% de la flota de Tussam ya utiliza este combustible, siendo una de las empresas con mayor porcentaje de flota de GNC a nivel nacional.

### Beneficios

El uso de gas natural en el transporte urbano aporta considerables beneficios medioambientales con respecto al uso de combustibles tradicionales, como son la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la nula emisión de partículas sólidas y de SO<sub>2</sub>, así como la reducción importante de emisiones de NO<sub>x</sub> y de CO. Con esta reducción de emisiones se mejora la calidad del ambiente urbano, se atenúa el efecto invernadero y se contribuye a la conservación del conjunto histórico de la ciudad.

## La solidaridad viaja en transporte público en Murcia

Desde el pasado 16 abril, Murcia y sus pedanías cuentan con un autobús impregnado de optimismo y solidaridad. La empresa concesionaria del transporte público interurbano, Autobuses Lat, en colaboración con varias empresas de la Región tales como Hero, Golosinas Fini, Acho, Aceitunas Cazorla, El Pozo, AMC group, Confiterías Luis Miguel, Nueva Cocina Mediterránea, La Colegiala y Conservas Hersán, han querido unirse para trasladar a los murcianos un mensaje de fuerza y valentía.

El autobús del optimismo, cuenta con un gran arcoíris dibujado en su exterior y un mensaje en el que se puede leer "Todo saldrá bien". El arcoíris se ha convertido en un símbolo de fuerza, que

millones de niños han dibujado y colgado en sus balcones. Por eso, Autobuses Lat ha querido que formase parte de las calles del municipio de Murcia. Además, para que los ciudadanos puedan recibir este chute de energía desde su balcón, el autobús ha incluido en su techo estos dos elementos, permitiendo que sean contemplados desde las ventanas y balcones de las casas.

Los autobuses han dejado de llenarse, por eso, Autobuses Lat ha querido escribir en la parte trasera de este autobús: "Os echamos de menos", sabiendo que se recuperará la normalidad.

Como no podía ser de otro modo, el optimismo viajará en este autobús, especialmente a los lugares que ahora más lo necesitan.

## El País Vasco autoriza 16.705.000 euros para el BEI de San Sebastián

El Consejo de Gobierno vasco ha aprobado el convenio de colaboración con el Ayuntamiento de San Sebastián, para la redacción del proyecto y posterior implantación del Bus Eléctrico Inteligente (BEI).

Para ello, ha autorizado un gasto por importe de 16.705.000 euros. Según el compromiso acordado, el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Ayuntamiento de San Sebastián se comprometen a colaborar con el fin de promover la financiación conjunta y la realización de diversas actuaciones de su competencia, necesarias para la implantación efectiva del Sistema de BEI-BEA, Bus Eléctrico Inteligente – Bus Elektriko Adimendua, en la Línea 17 de Donostia-San Sebastián.

La línea 17 Gros-Amara-Miramón conecta Gros con el centro de la ciudad, el barrio de Amara, Hospitales y el parque tecnológico de Miramón. Una de las características principales de esta línea es su intermodalidad con otros medios de transporte como, por ejemplo, la



conexión con la estación de autobuses, la futura estación de Alta Velocidad y Renfe, la pasante del Topo y las estaciones de Euskotren en el entorno de Amara y de Anoeta. Precisamente la línea 17 es una de las líneas de Dbus que cuenta con mayor potencialidad de crecimiento. La distancia total del recorrido es de 14.892 metros.

### Actuaciones

El sistema BEI que contempla el convenio consiste en las siguientes actuaciones: siete autobuses de 18 metros 100% eléctricos; monitorización completa desde puesto de mando; sistemas de información en parada interactivos; red de comunicaciones integradas; venta y cancelación de tickets en parada; y me-

diros de pago compatible con todas las tarjetas de transporte implantadas en la Comunidad Autónoma del País Vasco (BAT, Barik, Mugi).

El presupuesto estimado para la redacción de los proyectos constructivos y la conversión de la Línea 17 de Dbus en una línea con sistema BEI es de 25.700.000 euros, con IVA incluido. En el convenio aprobado por el Gobierno Vasco se detallan las cantidades y las consignaciones presupuestarias para los ejercicios 2020, 2021, 2022 y 2023 que sustentan la colaboración con el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Asimismo, se especifica que la colaboración técnica en el proceso de elaboración del proyecto constructivo para la implantación del sistema de bus eléctrico inteligente en la línea 17.



# Las Asociaciones piden al Gobierno central intervenir el precio de los carburantes por la falta de una bajada real

Entre los efectos que la recesión de la actividad y reducción de la movilidad de la población está ocasionando la crisis sanitaria, cabe destacar la deflación de los precios de muchos bienes de consumo, siendo el petróleo uno de los principales afectados, ya que a ello se suma el conflicto interno en el seno de la OPEP.

En las últimas semanas se están alcanzando niveles mínimos en la cotización del crudo Brent, similares a los de hace dos décadas. Así, el barril se ha hundido en los últimos cuatro meses, desde que se inició la crisis del coronavirus en China, en casi un 60%, pasando de una cotización de 65 dólares a mediados de diciembre, a tan sólo 27 dólares en la primera semana de abril.

Sin embargo, esta gran bajada del precio del petróleo a nivel internacional, que se ha establecido en el entorno de los 32 dólares en los últimos días, no ha tenido apenas reflejo en el precio del combustible que se vende en España. El precio medio de venta de gasolina en las estaciones de servicio sólo ha caído un 12%, y en el caso del diésel un 13%, "lo que resulta sorprendente teniendo en cuenta además que la variación del cambio euro/dólar no ha sido



significativa por cuanto se ha mantenido estable durante este período", indican desde el Sector.

A juicio de Asociaciones como Fenadismer, "una vez más se demuestra la poca sensibilidad mostrada por las principales compañías petrolíferas con la sociedad española, a las que no parece importarles la grave situación económica que atraviesa nuestro país".

Todos coinciden en que los principales afectados por esta elevación artificial de los precios de los carburantes en España son, una vez más, los transportistas que diariamente están llevando a cabo una labor tan fundamental como es el abastecimiento de bienes y productos esenciales, así como al res-

to de actividades económicas que permanecen activas. A diferencia de los vehículos particulares, que han reducido su presencia en un 90% en las carreteras españolas, en el caso de los camiones continúan circulando en torno al 70% de la flota, en muchos casos en condiciones inadecuadas.

## Mapa de estaciones

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha colaborado con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la creación de un mapa de estaciones de servicio con instalaciones de restauración, comida rápida y/o duchas.

La elaboración de este mapa, que el Ministerio ha llevado

a cabo en un tiempo récord y maximizando los mecanismos de colaboración, permitirá disponer en tiempo real de esta información y facilitar a todos los trabajadores que se ven obligados a desplazarse, la ubicación de puntos de restauración, tiendas con venta de alimentos preparados y servicios de ducha en las principales autopistas y carreteras de España.

Desde la declaración del Estado de Alarma y con medidas extra de protección de los trabajadores, más del 98% de las estaciones de servicio y las nueve refinerías de las asociadas de AOP estaban operativas, aunque en los últimos días este porcentaje ha sido reducido por normativa, quedando en un 60%.

## 'Postura sorprendente'

Según las asociaciones de transporte, el Covid-19 "ha destrozado la Declaración de Cooperación realizada en diciembre de 2016. Ese cartel había mantenido artificialmente el precio del petróleo en 60 dólares por barril, y ahora el precio del crudo ha ido cayendo hasta situarse al mismo precio que en diciembre de 1997, lo que supone una caída en el precio desde diciembre de 2019 de un 74%".

Esto, tal y como aseguran las Asociaciones, "ayudará a estabilizar la balanza por cuenta corriente de España compensando las caídas de sus exportaciones y del turismo, pero es justo trasladar esa caída de precio a los precios finalistas de productos derivados del petróleo, no solo del carburante".

En el caso de los carburantes, este ajuste debería ser "acorde a esa bajada del precio del barril, y no el nimio 10%-15% de bajada, en el mejor de los casos. Lo más significativo de este comportamiento, es que ninguna de las compañías realice ese ajuste". En opinión de las Asociaciones del Sector, "es sorprendente la nula sensibilidad mostrada por las principales compañías petrolíferas ante esta la grave situación económica".

## Jaén regularizará la norma de su servicio urbano

El Ayuntamiento de Jaén ha recibido el informe del Consejo Consultivo de Andalucía que dictamina la nulidad de la prestación del servicio de transporte urbano no ya desde 2005, fecha de la prórroga firmada por 30 años por el PP, sino que se retrotrae a 1967, fecha en que expiró el primer concierto que se estableció con la empresa. Por tanto, este informe, preceptivo y vinculante, solicitado por el pleno en octubre de 2019, remarca que durante 53 años este servicio se ha prestado sin contrato.

El alcalde de Jaén, Julio Millán ha lamentado que "Jaén haya sido secuestrada y sus vecinos hayan sido los rehenes de esta situación, una generación entera a la que se ha negado el futuro y la modernidad en el transporte público desde 1967". En este sentido, ha señalado que el Ayuntamiento continúa con su hoja de ruta para hacer de Jaén una ciudad moderna, del siglo XXI, con un transporte público eficaz, limpio y transparente.

La segunda teniente de alcalde y concejala de Promoción Económica, Comercio y Mercados, María Cantos, sobre las razones de qué han impulsado a los responsables municipales a normalizar la situación del transporte público, "el dictamen no es el

resultado de una contienda, de una guerra contra nadie. Este equipo de Gobierno no va contra nadie, si no a favor de".

Por su parte, la primera teniente de alcalde y concejala de Presidencia, África Colomo, ha dejado claro sobre la decisión del Consejo Consultivo: "Ha dado la razón al Ayuntamiento de Jaén con un informe extenso y muy bien justificado, señalando que el contrato transporte público era nulo de pleno derecho y que además, no procede ningún tipo de indemnización". Al respecto, la edil ha hecho hincapié en que la falta de sustento legal de la relación entre la empresa de transportes y la Administración local se remonta a los orígenes de esta. Como ha apuntado, en el año 1967 el concierto administrativo se transformó en una concesión administrativa y, desde entonces, según la cita textual del escrito del organismo andaluz, que ha recordado Colomo: "La conversión del concierto en concesión fue ya nula de pleno derecho por no haberse cumplido las exigencias previstas en el Reglamento de Servicios Locales, pues no existió procedimiento de contratación".

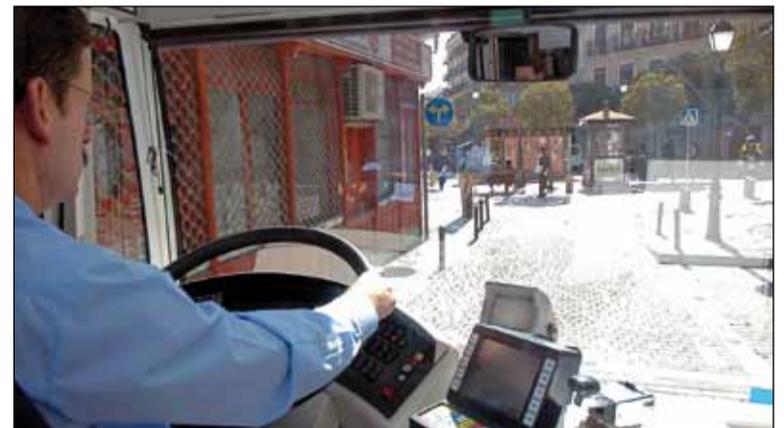
A pesar de todo esto, el Ayuntamiento trabaja ya en la puesta en marcha del nuevo servicio.

## EMT Madrid retira del servicio a los conductores con más de 60 años

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), que preside el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, ha decidido exonerar del servicio a los trabajadores mayores de 60 años que tengan cumplida esta edad a 30 de abril de 2020, en aplicación del Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de riesgos laborales.

La empresa pública adopta esta medida para proteger al grupo de población más vulnerable frente a la enfermedad de Covid-19. Así, se extenderá a 617 trabajadores de los 9.858 que hay en plantilla. Todos ellos permanecerán en sus domicilios para preservar su salud. Además, se eximirá de prestar sus servicios a todo el personal con patologías de riesgo una vez que lo acrediten con el parte de baja de su médico.

La Dirección de la EMT, con Alfonso Sánchez Vicente al frente, está negociando con el comité de empresa qué personal va a realizar las sustituciones. Una vez se produzca dicho acuerdo, se hará efectiva la retirada del servicio del personal mayor de 60 años. Desde el 10 de marzo, la EMT ha puesto en marcha un procedimiento específico de seguridad en el ámbito del transporte de viajeros con motivo de la evolución del Sars-Cov-2.



A través del mismo, se han establecido las medidas y pautas de actuación que deben adoptarse en la empresa municipal para proteger la salud de los trabajadores y de los viajeros, asegurando a su vez el desarrollo operativo de este servicio fundamental para la ciudad.

Este documento alcanza a todos los empleados, en especial a los grupos profesionales de mayor contacto con el público, los conductores, y se aplica en todas las dependencias, instalaciones y vehículos de la EMT. Respecto a la situación en el Centro de Control, en el que habitualmente trabajan más de 40 personas, se ha ido reduciendo su equipo hasta los 12 trabajadores, garantizándos-

se en todo momento la separación entre puestos y las limpiezas de desinfección de las instalaciones.

## Seguridad en los autobuses

Desde el 12 de marzo, en base al protocolo de seguridad de la EMT, ningún conductor ha prestado sus servicios en autobuses sin mamparas, un elemento fundamental para evitar los contagios. Ese día se retiraron de las calles 198 vehículos que no tenían este elemento de protección y, también desde entonces, se desinfectan a diario todos los autobuses operativos. Además, se han repartido hidrogeles para que todos los operarios puedan limpiarse las manos.

'Pedimos a los políticos que nos apoyen con un enfoque coordinado a nivel de la UE, para volver al mercado', exponen

# MAN retoma la producción en sus fábricas de camiones y autobuses con las medidas necesarias

Con el fin de proteger a sus empleados, así como debido a la interrupción de las cadenas de suministro y a la fuerte caída de la demanda de vehículos industriales, MAN tomó la decisión de detener la producción a mediados de marzo. Ahora retoma la actividad en las plantas de autobuses y camiones con un plan de seguridad integral.

Tras detener la producción durante unas seis semanas, desde el pasado 27 de abril, las fábricas de MAN Truck & Bus han ido reanudando de forma gradual la actividad con una capacidad reducida. La protección de los empleados es la máxima prioridad, por lo que se han implementado amplias medidas siguiendo un plan detallado. Estas medidas incluyen garantizar una mayor distancia entre los empleados, cambios en los procesos y, en caso necesario, equipos de protección y formación de los empleados, entre otras cuestiones.

"En las últimas semanas, el equipo de gestión de crisis ha trabajado intensamente en las condiciones marco con el fin de que nuestras fábricas puedan retomar su actividad.

Entre los principales retos planteados se incluyen un suministro seguro de las piezas por parte de nuestros proveedores, la organización de nuestros propios procesos de trabajo protegiendo al mismo tiempo a nuestros compañeros de trabajo, así como medidas para estimular la demanda de vehículos industriales", resume Joachim Drees, CEO de MAN Truck & Bus SE. "Nuestros proveedores proceden de todos los países de la Unión Europea, por lo que pedimos a los políticos que nos apoyen con un enfoque coordinado a nivel de la UE que nos permita volver a entrar en el mercado", añade Drees.

"La salud y la seguridad de nuestros empleados es, por supuesto, nuestra máxima prioridad. En consecuencia, junto con nuestro departamento de gestión sanitaria, hemos adoptado muchas medidas organizativas que garanticen el cumplimiento de la seguridad médica necesaria, la higiene, pero también la distancia mínima de seguridad entre los empleados", sostiene Carsten Intra, miembro de la Junta Directiva de Recursos Humanos y Director

de Recursos Humanos de MAN Truck SE.

"Todo mi respeto va dirigido a aquellos que han trabajado o siguen trabajando a tiempo parcial, así como aquellos que han desempeñado o siguen desempeñando su labor en horario flexible. Muchas gracias también a todos los que han sido voluntarios durante las últimas semanas", apunta Saki Stimoniaris, presidente del Comité de Empresa del grupo. "MAN es una comunidad fuerte con valores profundos. Nos mantenemos unidos y juntos abordaremos la tarea para salir de esta situación más reforzados", concluye Stimoniaris.

## 'Café en MAN'

Las iniciativas solidarias y de ayuda en la lucha contra el Covid-19 se suceden a lo largo de la red de asistencia de MAN Truck & Bus Iberia. En esta ocasión, en parte de los talleres de MAN en España cualquier conductor puede parar a hacer un descanso y tomar alguna bebida y *snack* de modo gratuito.

El Centro de Valencia va incluso un poco más allá. Ante la necesidad



de mantener cerrada su cafetería, ha habilitado un espacio en la sala de espera denominado *el rincón del transportista*, en el que los clientes pueden encontrar "café, té, bebidas frías y calientes y también algo para picar, tanto dulce como salado", explica Rafael Escribano, jefe de Postventa del centro MAN valenciano.

"Todo es gratuito, por supuesto. La idea que tenemos es la de hacer la jornada un poco más llevadera

a los profesionales del transporte, que tan extraordinario ejemplo de comportamiento están dando en estos días. Cada uno puede coger lo que necesite, y lo cierto es que nos lo agradecen", indica Escribano, añadiendo que "la iniciativa está cundiendo en otros puntos de asistencia de MAN, incluso a través de las máquinas de *vending*". Para saber los centros donde se puede tomar un *Café en MAN*, solo hay que consultar un mapa *online*.

# Scania permite el aplazamiento del pago de las reparaciones dos meses

Con el objetivo de ayudar a las empresas y autónomos afectados económicamente por el brote de Coronavirus, Scania ha lanzado una campaña, en colaboración con el Banco Santander, desde el 9 de abril y hasta el 31 de mayo, que facilitará a aquellos clientes que lo necesiten, realizar ahora sus reparaciones en cualquiera de los 59 puntos de servicio Scania con una carencia de pago de dos meses. Los clientes que se acojan a esta campaña disfrutarán de las siguientes ventajas y condiciones:

Válido para todo tipo de reparaciones (autobuses, camiones y semirremolques)

Reparaciones desde 300 a 10.000 euros. Sin intereses, ni comisiones. Importe máximo financiable: 8.000 euros. Financiación 100% para reparaciones hasta 5.000 euros. Para importes superiores a 5.000 euros, será necesario una entrada de hasta un 20%

Reparación financiable en tres o seis meses. Disponible en toda la red de concesionarios de Scania en España.

"Nuestra prioridad es proteger la salud de nuestros clientes y garantizar que sus vehículos sigan circulando. Tenemos que apoyar en las dificultades que puedan estar sufriendo a causa



del actual brote de coronavirus y sabemos que, ahora más que nunca, mantener su actividad es lo más importante. Scania asumirá los costes y comisiones derivados del aplazamiento de pago en las reparaciones de esta campaña para tratar así de contribuir al bienestar de todos", comentó Fernando Bustamante, director comercial de servicios de Scania Ibérica.

Además, con la intención de adaptarse a las necesidades de los clientes y seguir impartiendo los cursos de formación a conductores durante la epidemia del coronavirus, Scania ha decidido lanzar una plataforma de formación *e-learning* que será impartida por Scania Driver Training.

"El sector del transporte por carretera está siendo crucial estos días. Nuestros clientes tienen que continuar su actividad y es nuestra responsabilidad adaptarnos a las circunstancias para poder ayudarles. Con esta iniciativa pretendemos que nuestros clientes puedan seguir obteniendo el mejor rendimiento de sus vehículos, para aquellos que se mantienen en activo, y que sea una oportunidad para aquellos otros que consideren que es un buen momento para realizar formaciones. A futuro, sin duda, este formato será ideal para aquellos con menor disponibilidad de tiempo", comenta Andrés Notario, responsable de Servicios Conectados y del proyecto de formación *e-learning* en Scania.



## Ya está activo el mapa de talleres para Industriales

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), ha publicado un mapa interactivo, desarrollado en colaboración con Cetraa (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) y Conepa (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción) que recoge unos 800 talleres de reparación y mantenimiento de camiones y autobuses que están activos prestando servicios de emergencia durante el estado de alarma.

Las dos entidades representantes del sector del mantenimiento y la reparación de vehículos han participado activamente en la puesta en marcha del buscador mediante la recopilación de datos de los talleres de los vehículos operativos durante estos días. De esta forma, los transportistas profesionales de

mercancías y de viajeros que así lo requieran pueden tener acceso fácilmente al taller más próximo a su ubicación.

### Servicios esenciales

Los servicios de los talleres de vehículo industrial se consideran esenciales al ocuparse de los casos de urgencia de los transportistas y también del sector primario, reparando tanto camiones, vehículos de reparto y ambulancias como tractores, recolectoras o cosechadoras. La actividad que ejercen estos días, cumpliendo siempre con las medidas e instrucciones de protección establecidas por el Ministerio de Sanidad para evitar el contagio del Covid-19, es indispensable para continuar cubriendo necesidades tan básicas como el transporte de mercancías y personas así como las del sector primario.

# Repavimentar la mitad de nuestras carreteras ahorraría la emisión de 1,6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha presentado los resultados del estudio 'Análisis de la relación entre el estado de conservación del pavimento, el consumo de combustible y las emisiones de los vehículos', elaborado en colaboración con Ponle Freno y Mercedes-Benz, que cifra en un total de 600 millones de litros anuales los que se podría ahorrar en combustible, teniendo la mitad de las carreteras del país en buen estado.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) realizó el estudio con la pretensión de identificar cuál es la relación directa que existe entre las emisiones de CO<sub>2</sub> o el consumo de combustible, con el estado de conservación de las carreteras. En el estudio se ha cuantificado, mediante pruebas reales. Para su puesta en marcha, han utilizado un vehículo ligero y un vehículo pesado. Los ensayos, llevados a cabo innumerables veces en un tramo de 50 kilómetros de una autovía de la red de carreteras del país, tanto antes de sufrir una pavimentación, como en el momento inmediatamente posterior al experimentar trabajos de mejora del estado del firme.

Por un lado, el vehículo ligero ha recorrido 199 kilómetros en una pavimentación deteriorada y el mismo trayecto, en una pavimentación en correctas condiciones. Por otro lado, el vehículo pesado realizó una ruta en ambas situaciones de 215 kilómetros.

## Resultados importantes

La primera conclusión significativa que se obtiene es que, en un vehículo ligero, el ahorro en consumo de combustible es del entorno de 3,5%, es decir, una carretera después de pavimentar provoca que el consumo de un

vehículo sea un 3,5% más bajo de lo que era antes de sufrir trabajos de pavimentación. Además, la pavimentación deteriorada obtuvo un Índice de regularidad internacional (IRI) de un 2 y su tiempo de recorrido fue de una hora, cincuenta y tres minutos y treinta y seis segundos, frente al 0,9 de índice de regularidad y un tiempo de una hora, cuarenta y siete minutos y cuarenta y seis segundos de la pavimentación en buenas condiciones.

En cuanto al vehículo pesado, ese guarismo sube del 3,5%, hasta el 4%. Siendo una cifra significativa, ya que es el doble de los escenarios de las consultas internacionales que se han desarrollado en Dinamarca, Estados Unidos e Inglaterra, que hablaban de entornos de descenso del 2%. En nuestro país, la AEC encuentra un descenso del 4% (para vehículos pesados), siendo una cifra muy diferenciadora.

Si el pavimento presenta un deterioro estructural importante (grietas en las rodadas, baches, deformaciones, agrietamiento grueso, desintegraciones graves...), los vehículos ligeros llegan a emitir hasta un 9% más de CO<sub>2</sub> (un 6% los pesados). Si el deterioro es superficial (agrietamiento fino, desintegraciones ligeras,



descarnaduras, exudaciones...), las emisiones se incrementan un 5% y un 4% paracada tipo de vehículo.

## Ahorro de combustible

Además, la Asociación Española de la Carretera ha sido consciente de que las carreteras que presentan un deterioro en la pavimentación, consumen un total de 600 millones de litros de combustible al año adicionales. Eso se traduce en un total de 780 millones de euros anuales el gasto de más, que si la

pavimentación estuviera en buen estado.

La Asociación señala que repavimentar la mitad de la red de carreteras de nuestro país permitiría ahorrar 1,6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año, lo mismo que emite todo el tráfico de la ciudad de Madrid durante ocho meses. Además, repavimentar estas vías durante los próximos 10 años (lo que exigiría una inversión de 330 millones de euros anuales) reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> un 6%, el equivalente

a lo que absorberían 120 estadios de fútbol llenos de pinos durante una década. Con esta inversión, se generaría un ahorro de 780 millones de euros anuales en consumo de combustible, sin contar otro tipo de desgastes del vehículo que aparecerían si la pavimentación se encontrase en mal estado. Siendo uno de estos desgastes, por ejemplo, la seguridad, el desgaste de los neumáticos (del entorno del 3% más los ligeros, y el 2% los pesados), entre otros daños en los vehículos.

## 30 millones de euros para cumplir con la Agenda 2030

La pavimentación de las carreteras formaría parte del proceso para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) marcados por la ONU en la Agenda 2030.

### Reducir muertes

Para garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos los ciudadanos (ODS 3), está involucrada la Red de Carreteras, cuyo objetivo es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones, causadas por accidentes en carretera. Según la Dirección General de Tráfico (DGT), el 10% de los accidentes mortales en autopistas, son producidos por el deterioro de las carreteras.

La Asociación de Ingenieros de Caminos publicó 'Las obras y servicios públicos a examen. España, Informe 2019', en el que se dice que, en la actualidad, se invierte menos de la mitad de lo que las carreteras españolas necesitan para su correcta conservación.

Vicent Esteban, presidente de la asociación de ingenieros, apunta que "el problema del sector no son sólo las grandes vías, que están en un estado aceptable, sino



las secundarias, que es donde se concentran las deficiencias y los accidentes".

La velocidad media en esta clase de carreteras es de 98 km/h y en las autopistas de 107 km/h, lo que supone muy poca diferencia para dos tipos de vías con condiciones de seguridad muy diferentes.

### Baja inversión y desconfianza

En un estudio sobre 'Necesidades de Inversión en Conservación' realizado por la misma Asociación Española de la Carretera el pasado julio, el 75% de los encuestados estima que el estado del firme de las carreteras convencionales ha empeorado

en los últimos años, y otro 67% piensa otro tanto de las autovías y autopistas españolas.

De igual modo, el trabajo estima que uno de cada 13 kilómetros de la red viaria de nuestro país presenta deterioros relevantes en más del 50% de la superficie del pavimento, como

baches, roderas y grietas longitudinales y transversales, que han llevado a que seis de cada 10 usuarios reconozca haber sufrido algún percance, en su inmensa mayoría de carácter leve, asociado al mal estado de conservación de la carretera por la que transitaban en ese momento.

En el "Estudio de Percepción del Estado de Conservación de las Carreteras Españolas", realizado por AEC junto con la Fundación del Comisariado Europeo del Automóvil, se muestra que más de la mitad de los usuarios encuestados reconoce haber sufrido algún problema de inseguridad por el mal estado de la vía, siendo el 94% de estas situaciones, sin consecuencias graves.

Es por ello por lo que la Asociación Española de la Carretera hace un llamamiento al Gobierno a la necesidad y la urgencia de actuar en la mejora de la red viaria, para reducir las emisiones del transporte un 32% hasta 2030. De lo contrario, los objetivos con los que se habían comprometido, serán simplemente papel mojado.

# Acea reclama una inmediata expansión de la red de carga para camiones de combustibles alternativos

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) analiza el número de puntos de recarga y estaciones de recarga de combustible necesarios para

que los camiones con cero y bajas emisiones cumplan con los objetivos de CO2 para 2025 y 2030. En términos de puntos de carga para camiones eléctricos,

esto significa alcanzar unos 90.000 puntos públicos en la próxima década para permitir la transición al transporte por carretera neutral en carbono.

"Obviamente, nuestra industria está teniendo que enfrentarse con problemas inmediatos relacionados con la crisis de Covid-19", declaró Henrik Henriksson, presidente de la Junta de Vehículos Comerciales de acea y CEO de Scania, pero "a pesar de esto, mantenemos a la vista los objetivos climáticos a largo plazo. Ni la industria de los camiones ni los responsables de las políticas pueden permitirse desviar el foco de atención de este asunto en este momento".

El año pasado, la UE adoptó sus primeros estándares de emisiones de CO2 para vehículos pesados, que se aplicarán en 2025 (-15%) y 2030 (-30%). Henriksson considera al respecto que "estos objetivos de CO2 para camiones establecen hitos extremadamente desafiantes en el camino hacia la neutralidad de carbono. Para poder dar respuesta a estas reducciones tan inferiores a las actuales, estamos comprometidos y listos para llevar al mercado un número creciente de camiones con cero emisiones".

Sin embargo, la gran mayoría de los camiones vendidos en Europa hoy en día todavía funcionan con diésel (ver artículo de la parte inferior), ya que es la forma de energía más conveniente y rentable disponible para los operadores de

transporte. Por primera vez, las estadísticas ahora revelan la composición exacta del mercado de la UE para camiones nuevos por tipo de combustible. Estos nuevos números de Acea muestran que el 97,9% de todos los camiones medianos y pesados vendidos en 2019 funcionaban con diésel, mientras que apenas el 0,1% funcionaban con gasolina, 1,7% funcionaban con gas natural, 0,2% tenían carga eléctrica y 0,1% eran híbridos eléctricos.

## Futuro eléctrico

Si avanzamos rápidamente hasta 2030, una flota aproximada de unos 200.000 camiones con batería eléctrica debería estar en funcionamiento en la UE para cumplir con el objetivo de CO2 establecido para dicho año, según las estimaciones de Acea. Con unos 700 camiones medios y pesados eléctricos (de más de 3,5 toneladas) vendidos el año pasado, esto significa que las ventas de camiones eléctricos tendrán que crecer 28 veces en los próximos 10 años.

Los vehículos pesados simplemente no pueden usar la infraestructura de los turismos, debido a su mayor demanda de energía, así como a los requisitos específicos de espacio, estacionamiento y

acceso. Si Europa quiere alcanzar estos niveles mínimos de despliegue, los objetivos vinculantes de infraestructura de camiones para los Estados miembros deben establecerse ahora por la Directiva de Infraestructura de Combustibles Alternativos, a juicio de la patronal de fabricantes.

Los estándares técnicos que aún faltan también deben definirse, y los procesos de estandarización necesarios deben comenzar de inmediato. Por último, las inversiones en infraestructura de carga y reabastecimiento requerirán un importante apoyo financiero y administrativo por parte de la UE y los gobiernos nacionales. Los operadores de transporte en particular deberían ser incentivados para invertir cuanto antes en estaciones de carga privadas en sus bases y de acceso semi-público.

En este sentido, Henriksson concluye que "una densa red de infraestructura para camiones con motores alternativos es esencial. Necesitamos urgentemente que Europa introduzca compromisos vinculantes para el despliegue de al menos 37.000 puntos de recarga, 50 estaciones de servicio de hidrógeno y 750 estaciones de GNL para vehículos pesados ya para 2025".

Publicly-accessible charging points			
	Currently available	Needed by 2025	Needed by 2030
DC <100 kW	<10*	4,000 (+20,000**)	50,000 (+200,000**)
DC 350 kW	0	11,000	20,000
DC >500 kW	0	2,000	20,000

\* No detailed information available  
\*\* Depot charging, not publicly accessible

Publicly-accessible hydrogen stations			
	Currently available	Needed by 2025	Needed by 2030
H2 stations (compressed, liquified)	16 (350 bar, for buses)	50 at least	500 at least

Publicly-accessible gas stations			
	Currently available	Needed by 2025	Needed by 2030
CNG stations	300	400	500
LNG stations	252	750 at least	1,500 at least

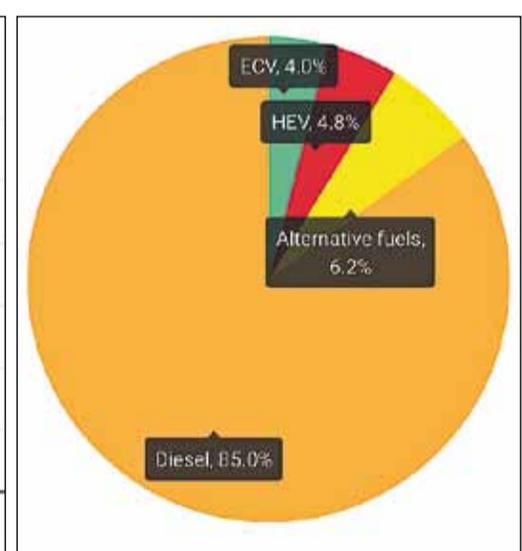
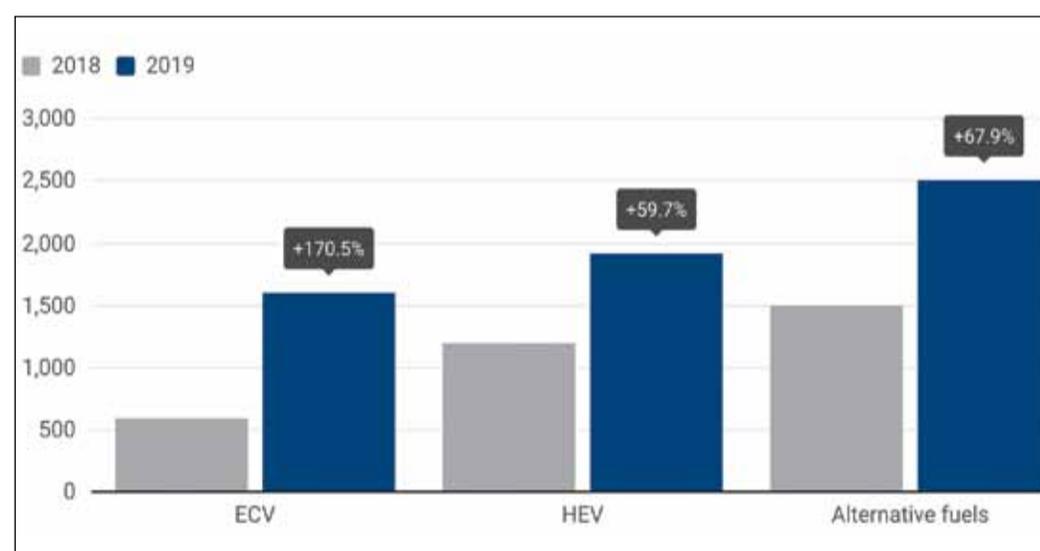
## El diésel alimentó el 85% de los registros de autobuses

En 2019, el 85% de todos los nuevos autobuses medianos y pesados (más de 3,5 toneladas) que se registraron en Europa, fueron alimentados por diésel. Mientras que la cuota de mercado de la gasolina en este segmento fue cercana a cero. Todos los vehículos de propulsión alternativa (APV) combinados representaron el 15% del mercado de autobuses de la Unión Europea en 2019, con vehículos con carga eléctrica (ECV) que representan el 4% del total de nuevos registros de autobuses.

### Autobuses diésel y gasolina

El año pasado, la demanda de la Unión Europea de autobuses diésel disminuyó un 3,1% a 34.123 unidades. Cuatro de los cinco principales mercados de la UE registraron pérdidas de dos dígitos en el segmento diésel: España (13,8%), Reino Unido (12,0%), Italia (11,8%) y Alemania (10,1%). Francia fue el único mercado que registró un crecimiento modesto (+2,4%) en las matriculaciones de nuevos autobuses diésel.

Por el contrario, apenas se registraron en toda la Unión Eu-



ropea, un total de ocho autobuses de gasolina vendidos en 2019.

### Motor alternativo (APV)

En general, en 2019, la demanda de nuevos autobuses eléctricos fue de un 6,2% de todos los autobuses nuevos vendidos en la UE el año pasado funcionaban con combustibles alternativos, lo que representa un aumento del 67,9% a 2.504 registros, casi todos ellos alimentados por gas natural. Los

principales mercados para estos vehículos fueron Francia (585 unidades), España (463), Italia (303) y Suecia (284) fueron los mayores mercados de la UE para autobuses de gas natural, este último también registró el mayor aumento porcentual en toda la región (+283,8%).

Las matriculaciones de nuevos autobuses eléctricos en la UE aumentaron un 170,5%, pasando de las 594 unidades registradas

en 2018 a los 1.607 autobuses vendidos en 2019.

Los vehículos eléctricos híbridos (HEV) tenían una cuota de mercado del 4,8%. Sin embargo, casi todos los registros se concentraron en solo seis países: Alemania (454 unidades), España (427), Bélgica (371), Italia (255), Francia (210) y los Países Bajos (125). Por el contrario, no se registraron autobuses eléctricos híbridos en 13 países de la UE en 2019.

Los vehículos con carga eléctrica (VCE) representaron el 4,0% de las ventas totales de autobuses de la UE. Los Países Bajos fueron el mercado más grande para estos vehículos con 381 autobuses eléctricos registrados el año pasado, seguidos de Francia (285) y Alemania (187). Juntos, estos tres países representaron más de la mitad de todos los autobuses con carga eléctrica vendidos el año pasado.



# El Sector ha cambiado y la Información también



**Date de alta en  
Nexobus.com**

Diario *online* del Transporte  
de Viajeros por Carretera

***... y recíbelo cada mañana en tu email***

# Nexocar

## JMB COLABORA CON LIMPIEZAS SOLIDARIAS



JMB presta ayuda en el aparcamiento del Hospital de Día del Universidad de Donostia, limpiando sin coste todos los vehículos de servicios públicos. **p. 28**

## ARCOS DE DESINFECCIÓN PARA EPIS



Istobal se reinventa con la producción de arcos para la desinfección de EPIS para ser instalados cerca de accesos principales, zonas de cuarentena, quirófanos, UCI... **p. 29**

## BIODESINFECCIÓN INTERIOR EN 20 MINUTOS



Marcopolo la empresa con operación en España Aurratech presentan FIP Onboard® formará parte de los servicios de Bioseguridad a bordo que ofrecerá el fabricante. **p. 30**

Limpios y silenciosos, se compone de un 12 metros, un articulado y un chasis

## Volvo impulsa su oferta de unidades híbridas con la gama S-Charge



La gama de modelos S-Charge de Volvo ha procedido a llevar a cabo una nueva actualización con nuevas capacidades, y ahora pueden conducir en silencio y sin emisiones, con electricidad a velocidades más altas y cubrir distancias más largas que antes. La estructura de la carrocería y del techo está fabricada con aluminio, que se puede reciclar hasta en un 90%. La gama incluye una configuración convencional de 12 metros, un autobús articulado de 18 metros y como chasis, el Volvo B5L S-Charge. **Novedades p. 22**



## Personalización Dypety

Dypety es una empresa carrocera de minibuses y midibuses, que se dedica a la comercialización de vehículos desde 16 hasta 30 plazas. Con una larga experiencia en el Sector y una base de material

técnico moderna y eficiente, respaldada por un equipo de profesionales, Dypety ha desarrollado a nivel industrial la producción en serie para autocares, autobuses y minibuses. **Novedades pág 27**

## Setra S 531 DT se sitúa en lo más alto

El Setra S 531 DT es el buque insignia de los autocares Setra, la marca premium de Daimler Buses. Destaca sobre todo como referente en seguridad gracias a sus sistemas de asistencia a la conducción, ya que el autocar de doble piso incorpora en opción el asistente de giro Sideguard Assist y de serie el asistente de frenada de emergencia Active Brake Assist 4 con detección de personas. También de serie incorpora faros principales LED y un sistema de extinción de incendios en el compartimento del motor. Con todo ello, el autocar se sitúa en lo más alto, y no solo debido a sus dos pisos. **Contacto pág. 23-26**



## Sumario



**E-rescue**, la Fundación Mapfre y el Ayuntamiento de Guadarrama aportan maquinaria y materiales para la fabricación de millares de mascarillas y pantallas de protección al día. **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./Dª:.....  
 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



Se encuentran entre los autobuses más limpios de Volvo y reducirán la huella de carbono hasta en un 40%

# La gama de modelos S-Charge de Volvo tiene más autonomía y cero emisiones



La gama de modelos S-Charge de Volvo ha procedido a llevar a cabo una nueva actualización con nuevas capacidades, y

ahora pueden conducir en silencio y sin emisiones, con electricidad a velocidades más altas y cubrir distancias más largas

que antes. La estructura de la carrocería y del techo está fabricada con aluminio, que se puede reciclar hasta en un 90%.

Esto crea nuevas posibilidades para usar autobuses autoalimentados híbridos eléctricos en zonas urbanas de cero emisiones y otras áreas sensibles. Para la nueva gama de modelos Volvo S-Charge, la propulsión eléctrica se puede utilizar a velocidades de hasta 50 km/h, en comparación con los 20 de la autonomía anterior.

Dependiendo del clima y la topografía, el Volvo S-Charge puede funcionar con electricidad hasta un kilómetro. La actualización también incluye una conectividad mejorada y el sistema de Volvo para la geolocalización en determinados espacios, Volvo Zone Management, que hace posible que el operador programe el autobús para que cambie automáticamente a propulsión eléctrica dentro de las áreas seleccionadas y mantenga su velocidad regulada sin intervención del conductor. También es posible definir zonas para la autocarga sostenida, para garantizar un funcionamiento libre de emisiones en las proximidades de esas zonas restringidas.

"Ahora estamos ampliando la posibilidad para nuestros clientes de aprovechar los beneficios de la energía eléctrica al mismo tiempo que conservamos la impresionante flexibilidad que ofrecen los autobuses híbridos. La nueva gama de modelos S-Charge se puede implementar en cualquier ruta, ya que no se necesita infraestructura de carga, lo



que permite una implementación rápida y una eficiencia operativa mejorada para nuestros clientes", dice Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses.

Otra ventaja es que los modelos S-Charge se pueden conducir silenciosamente, sin emisiones y con eficiencia energética con electricidad, incluso antes de llegar a la parada del autobús, mientras están parados, y al salir de la parada del autobús. Esto hace posible no solo reducir las emisiones, sino también crear paradas de autobús y zonas donde los autobuses circulan en modo eléctrico silencioso y limpio.

#### Declaraciones

"Los nuevos modelos S-Charge

se encuentran entre los autobuses más limpios de Volvo y reducirán la huella de carbono hasta en un 40% en comparación con los autobuses diésel equivalentes. El S-Charge también puede ser propulsado con biocombustible, reduciendo aún más las emisiones de CO<sub>2</sub>. Es probablemente el autobús de carga automática más eficiente y fiable en el mercado", asegura firmemente Håkan Agnevall.

La gama de modelos S-Charge de Volvo incluye una configuración convencional de 12 metros, el Volvo 7900 S-Charge; un autobús de 18 metros, el Volvo 7900 S-Charge Articulado; y como chasis, el Volvo B5L S-Charge, con la opción de una o dos plantas.

#### Al detalle

#### Datos

- 1 La línea motriz Volvo I-Sam cuenta con un motor eléctrico de 110 kW, un motor diésel Euro 6 de cinco litros y dimensiones adecuadas y una caja de cambios I-Shift de Volvo.
- 2 Los autobuses de la gama S-Charge de Volvo forman parte del planteamiento integral del fabricante sueco sobre soluciones de transporte sostenibles. Sus colaboraciones con municipios de todo el mundo, para acumular datos de su funcionamiento, contribuyen a crear nuevas formas de transporte.



#### Polivalencia

## Funcionamiento sin necesidad de estructura de carga



En el Volvo 7900 S-Charge Articulado, la capacidad de pasajeros se ha aumentado hasta 154 pasajeros. Esto es cuatro veces más que el modelo diésel convencional anterior y una capacidad superior a cualquiera de los vehículos híbridos disponibles, con lo que el transporte de bajo consumo de combustible y la productividad alcanzan un nivel totalmente nuevo. Las puertas con accionamiento eléctrico no solo son más ágiles y más fiables, sino que reducen el consumo de combustible hasta un 2%.

Si por algo destaca el Volvo 7900 S-Charge es por su capacidad de autocarga, que le permite funcionar sin necesidad de infraestructura específica. Esto significa que puede sustituir a

autobuses impulsados por gas y diésel en cualquier ruta en cualquier momento. Si utiliza la Gestión de Zonas de Volvo, puede definir zonas de cero emisiones y zonas de seguridad para reducir aún más el impacto medioambiental del vehículo, así como el riesgo de accidentes. Con todo conectado y automatizado para beneficio de su ciudad. Estas capacidades forman parte de la visión de la compañía de ciudad cero en la que la emisiones, el ruido, los accidentes y la congestión simplemente desaparecen. Los resultados de tiempo de actividad del Volvo 7900 S-Charge son mejores que los de cualquier otro autobús híbrido, a la par con los del mejor autobús diésel.



Setra refuerza aún más su posición de referencia en el segmento de lujo con el S 531 DT, un autocar de doble piso

# Desde lo más alto, en todos los sentidos

El Setra S 531 DT es el buque insignia de los autocares Setra, la marca premium de Daimler Buses. Destaca sobre todo como referente en seguridad gracias a sus sistemas de asistencia a la conducción,

ya que el autocar de doble piso incorpora en opción el asistente de giro Sideguard Assist y de serie el asistente de frenada de emergencia Active Brake Assist 4 con detección de personas. También de

serie incorpora faros principales LED y un sistema de extinción de incendios en el compartimento del motor. Con todo ello, el autocar se sitúa en lo más alto, y no solo debido a su construcción de dos pisos.

El Setra S 531 DT marca el punto más alto de su segmento, pero no solo por sus cuatro metros de altura. También destaca el coeficiente de resistencia aerodinámica ( $c_w=0,35$ ), los niveles de consumo y de rumorosidad en marcha o la eficiencia de una cadena cinemática perfectamente armonizada, que se basa en el conocido motor OM 471, de 12,8 litros, que alcanza una potencia de 510 CV. Por lo que se refiere al diseño exterior, el S 531 DT incorpora detalles únicos dentro de la serie TopClass 500 como, por ejemplo, los dos parabrisas ensamblados sin costuras y el listón de aluminio perfeccionado, que se ha convertido en particularidad de la marca, denominado 'La Línea'. El interior también se orienta al lema de la marca Setra "Sign of Excellence" hasta en el más mínimo detalle, con aspectos como los colores gris Evo oscuro, rojo carbono y negro Composition.

## EL SETRA S 531 DT, AL DETALLE

Longitud	14.000 mm
Anchura máxima	2.550 mm
Altura máxima	4.000 mm
Capacidad	83+1+1 pax
Bodega	8,4 + 1,2 metros cúbicos
Tanque	480 litros
MMA	26 toneladas
Motor	OM 471 Euro 6
Cilindrada	12,8 litros
Potencia	510 CV a 1.600 rpm
Par máximo	2.500 Nm a 1.100 rpm
Transmisión	MB GO 250-8
Distancia entre ejes	6.700 mm
Altura interior piso abajo	1.828 mm
Altura interior piso arriba	1.685 mm
Diámetro giro	23.138 mm






---



---

**SEGURIDAD**


---



---

# Sideguard Assist y Active Brake Assist 4, la suma de dos factores que redundan en un mejor producto

El Sideguard Assist advierte ante accidentes peligrosos al girar y al cambiar de carril. Este sistema, innovador en autocares del tipo del S 531 DT, facilita las maniobras de giro hacia la derecha en el tráfico urbano, ya que puede detectar en la zona de advertencia derecha del autocar objetos estáticos como semáforos, señales de tráfico y bolardos, así como objetos en movimiento como peatones, ciclistas u otros vehículos.

El Sideguard Assist trabaja de forma escalonada. Si se detecta un objeto estático o en movimiento en la zona de vigilancia, primero se informa al conductor con señales ópticas. Para ello, en el retrovisor exterior del lado del acompañante se ilumina un LED triangular en amarillo. Si los sensores detectan peligro de colisión, las luces LED parpadean varias veces en rojo con una mayor intensidad y, tras dos segundos, se

quedan iluminadas en rojo. A esto se añade una advertencia por vibración en el asiento del conductor.

Sideguard Assist advierte al conductor en un rango de velocidades de hasta 36 km/h. Además, el sistema le ayuda al cambiar de carril hacia la derecha a velocidades por encima de dicha cifra. En estas situaciones, también se advierte al conductor de objetos en el lado del acompañante. Esta advertencia también se produce al poner el intermitente y al mover el volante hacia la derecha.

El elemento central de Sideguard Assist es un sistema de detección por radar con dos sensores de radar de corto alcance en el lado del acompañante, situados en el pasarruedas del eje delantero. La zona de supervisión lateral tiene una anchura de 3,75 m. El sistema está orientado de tal modo que se cubre toda la longitud del autocar más

una franja de 2 m de longitud por delante y por detrás. A velocidades superiores a 36 km/h, la franja aumenta a 5 m hacia delante y hasta 15 m hacia atrás.

## Active Brake Assist 4

El S 531 DT incorpora el asistente de frenada de emergencia de serie, que es relevante por la detección de personas: el sistema advierte al conductor ante una colisión con peatones en movimiento y, además, interviene automáticamente con un frenado parcial. A diferencia de la frenada ante obstáculos en movimiento o parados, con la advertencia y el frenado parcial ante peatones en movimiento no se realiza una cascada de advertencias: la advertencia acústica y óptica y el frenado parcial se realizan al mismo tiempo, hasta una velocidad de 50 km/h.

Al igual que su predecesor, el ABA 4 también ayuda al conductor

en situaciones en las que existe riesgo de colisión por alcance mediante un proceso de tres niveles: si el sistema detecta un vehículo que circula lentamente o está detenido delante, primero se advierte al conductor de manera óptica y acústica. Si el conductor no reacciona adecuadamente, en el segundo paso, el sistema inicia un frenado parcial del 50% de la potencia de frenado máxima. Si, a pesar de esta medida, sigue habiendo peligro de colisión, el sistema ejecuta un frenado en seco de forma autónoma que, en caso necesario, detiene el autocar siempre dentro de los límites del sistema, activando los intermitentes de emergencia.

El ABA 4 trabaja con una nueva generación de radares, denominados "radares multimodo", con escaneado electrónico, cuyo alcance y rendimiento mejoran considerablemente en comparación con sus predecesores.

Los sistemas de radar tienen la ventaja de que funcionan con independencia de la luminosidad ambiental y la meteorología. El sistema de radar del ABA 4 calcula la distancia y la velocidad relativa del vehículo precedente con exactitud. Ahora, el radar de largo alcance registra vehículos y obstáculos a una distancia de hasta 250 m. Se detectan peatones a una distancia de hasta 80 m, y ciclistas y motociclistas hasta 160 m.

El radar de corto alcance tiene un alcance de 70 m de distancia y, gracias a su ángulo de 120°, también detecta vehículos y peatones en movimiento en los laterales del vehículo. La visibilidad es independiente de la topografía, el trazado de la carretera y las condiciones meteorológicas.

La seguridad se refuerza gracias a los faros LED y al sistema de extinción de incendios de serie.




---



---

**INTERIOR**


---



---

# Configuración versátil y personalización para que aporte más valor en cualquier tipo de aplicación

Viajes vacacionales, rutas de larga distancia, autocares restaurante, líneas interurbanas: el Setra TopClass S 531 DT puede adaptarse a cualquier tipo de servicio, a pesar de sus dimensiones. gracias a las numerosas opciones de personalización que propone la marca y al resto de equipamiento a disposición de cada cliente.

También es versátil el uso del piso inferior: gracias a una construcción completamente nueva, es posible eliminar la plataforma derecha en el sentido de marcha, se puede instalar una zona para silla de ruedas o equipamiento para autocares restaurante. Para su uso en líneas interurbanas, es posible montar un espacio para carros de bebés.

En cuanto al puesto de conducción, los clientes pueden elegir entre el original elegante y funcional del Setra ComfortClass

500 y el lujoso del TopClass 500. Y, por supuesto, los pasajeros también disfrutarán de su asiento con comodidad.

## Iluminación

Con gran cantidad de luz y un moderno diseño, el interior del Setra TopClass S 531 DT transmite sensación de espacio. Las zonas de subida se perciben como una unión entre el piso inferior y el superior: acristaladas desde el exterior, y revestidas con plástico acrílico translúcido en el interior. Los peldaños uniformes bicolor con iluminación personalizable, las plataformas y los pasamanos continuos aportan seguridad al subir y al bajar.

Las butacas, del tipo Setra Voyage Plus, están revestidas con tela Trail en gris oscuro, mientras que la cara posterior y los apoyos laterales se mantienen en

rojo carbono. Los asientos están equipados con reposacabezas regulables en altura.

El sistema ambientador (opcional) proporciona un agradable clima a bordo, puesto que al detectar el encendido y abrir la puerta delantera o con la puerta abierta, un generador de aroma rocía automáticamente una discreta y agradable fragancia (a elegir entre seis).

Un Coach MediaRouter permite a los pasajeros conectar sus dispositivos móviles a Internet en todo momento mediante WiFi. Con la cocina de a bordo del S 531 DT también se puede atender bien a los pasajeros desde el punto de vista culinario. El aseo, con un diseño completamente nuevo, carece de barreras: su distribución es diagonal, lo que ahorra mucho espacio. El mobiliario en blanco brillante y la iluminación LED le dan aspecto de baño moderno.






---



---

**CONSUMO Y DISEÑO**


---



---

## Hasta un 10% de ahorro de combustible gracias al motor y a la cuidada aerodinámica exterior

El S 531 DT reduce el consumo de combustible entre un 7-10% respecto a su predecesor, en función del servicio que realice. Y un motivo esencial para ello es la optimización sostenible de la aerodinámica. En la parte delantera del autocar, los parabrisas convexos y los amplios radios de borde permiten que el viento fluya de manera más limpia alrededor del vehículo; mientras, en la parte trasera, los deslizadores y perfiles aerodinámicos lo desvían oportunamente. La marca también ha puesto su esfuerzo en la aerodinámica con algunos detalles, como que la posición de reposo del limpiaparabrisas del piso superior es vertical. El resultado es una resistencia aerodinámica de  $c_w=0,35$ , "el mejor valor del segmento de los autocares de doble piso", apuntan desde Setra.

El vehículo se propulsa de serie con el motor de 12,8 litros OM 471, que entrega una potencia de 375

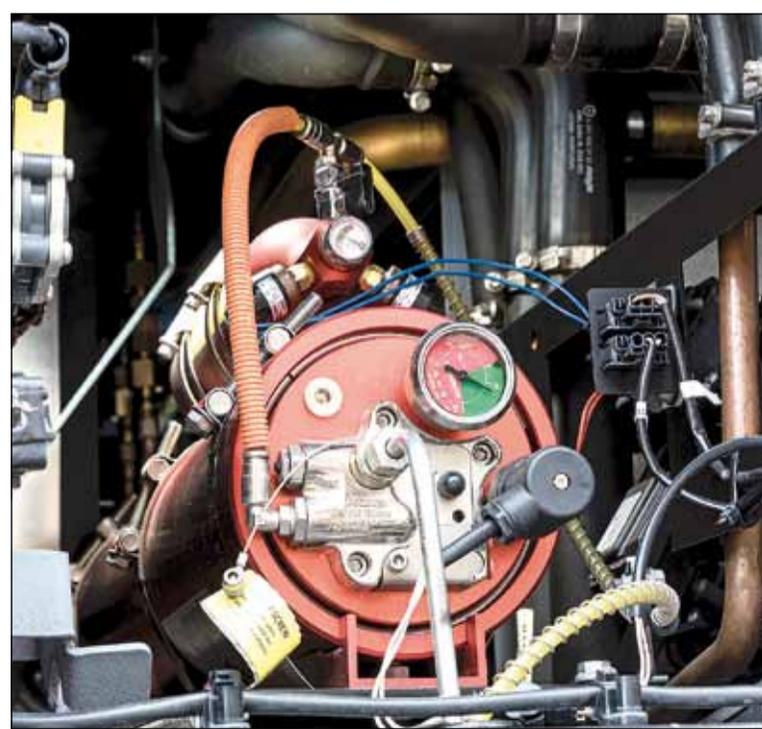
kW (510 CV) y que, gracias al ya conocido postratamiento de gases de escape Euro 6, aporta bajo nivel de ruidos y alta sostenibilidad. El par máximo de 2.500 Nm está disponible a 1.100 rpm. El cambio manual totalmente automatizado GO 250-8 proporciona un alto confort de marcha, mejora el proceso de selección de marcha y los puntos de cambio cortos también contribuyen a su rentabilidad, al igual que el retardador secundario de agua con una potencia de frenado máxima de unos 450 kW.

### Aspecto exterior

Por lo que respecta a su imagen, el doble piso S 531 DT propone un panel frontal oscuro y distintivo de la marca plateado, manteniendo la tradición de la serie TopClass 500. Novedad en este autocar de doble piso son los dos parabrisas fusionados sin costuras, separados únicamente por un discreto cierre

de aluminio. Los diseñadores han perfeccionado el típico listón de aluminio 'La Línea' del lateral (sin tilde, porque así se llama en todo el mundo), que ahora se extiende verticalmente a lo largo del canto del techo. El espacio acristalado se caracteriza por un contrabalanceo a la altura de la subida trasera, que confiere dinamismo al autocar y está engastado en aluminio. La lámina de la cubierta superior parece así "flotar" como una isla. Debajo del pasarruedas delantero, un panel de aluminio con el logotipo interrumpe el listón del frontal del piso inferior.

La parte trasera está bordeada por aletas laterales con perfil aerodinámico y los pilotos traseros de la serie 500. Ambas rejillas de ventilación del motor están unidas entre sí, y por encima de ellas, la rejilla negra del aire acondicionado TopAir integrado aporta un toque adicional.



Se basa completamente en el uso de materiales resistentes y ligeros, con protección total contra la corrosión

# La marca rumana Dypety se cimenta en la personalización de sus vehículos



Dypety es una empresa carrocería de minibus y midibuses, que se dedica a la comercialización de vehículos desde 16 hasta

30 plazas. Con una larga experiencia en el Sector y una base de material técnico moderna y eficiente, respaldada por un equipo

de profesionales, Dypety ha desarrollado a nivel industrial la producción en serie para autocares, autobuses y minibuses.

La preocupación permanente por la innovación, las mejoras continuas y la calidad de sus productos les permiten ofrecer a los clientes una amplia gama de vehículos de transporte de personas, capaces de cumplir con los requisitos más exigentes.

La tecnología desarrollada por Dypety se basa completamente en el uso de materiales resistentes y ligeros, con protección total contra la corrosión: acero inoxidable, aluminio y fibra de vidrio, para que se pueda lograr y garantizar realmente la máxima capacidad de transporte. Dypety posee una gama formada por cuatro modelos: el Mercedes-Benz Sprinter 516, el Mercedes-Benz Sprinter 519, el Mercedes-Benz Sprinter Dyparro 919T 190HP y el Iveco Dyparro 90T 180HP. Todos ellos están sujetos a las necesidades y requerimientos de cada cliente.

Dypety vende vehículos que "piensan, diseñan y producen en su propio estilo, pero gusto del cliente", apuntan desde la compañía. Su principal objetivo es satisfacer a los clientes por la calidad de los productos y servicios y por la rapidez con la que responden a cualquier solicitud que se les presente. Para obtener un autobús de la marca Dyparro, el primer paso que debe llevarse a cabo es realizar una llamada al departamento de Ventas de la compañía.

## Empleo de materiales ligeros

El fabricante de microbuses Dypety, que es de origen rumano, entró



en el mercado español a finales de 2018, gracias a la intercesión de un distribuidor nacional perteneciente a la familia manchega Torres, propietaria entre otras, de la empresa de transportes Torres Bus. Sus productos se carrozan sobre Iveco Daily y Mercedes-Benz Sprinter y destacan por los materiales usados en su construcción: aluminio, fibra de vidrio y acero inoxidable.

Precisamente el empleo de materiales más ligeros permite un desarrollo sobre Sprinter 519 de hasta 31 plazas más guía y conductor. Otra característica destacable son los aislamientos, manteniendo una temperatura interior muy confortable y un bajo nivel de ruidos gracias a su aislamiento. Además,

incorpora puerta trasera de emergencia y piso bajo plano, facilitando un gran número de plazas en sus diferentes posibilidades.

En 2019, la empresa de transporte de viajeros SierraBus decidió llevar a cabo la incorporación de un nuevo vehículo a su flota, concretamente un Mercedes-Benz Dypety 519 CDI de 30 plazas, que posee múltiples extras como asientos de cuero, suelo imitación madera, cargadores USB en todos los asientos, cinturones de seguridad regulables en altura, etc... Todo esto no hubiera sido posible sin la ayuda sus clientes y amigos de todo personal que compone SierraBus, a los que agradecen la confianza en sus servicios.

## Al detalle

### Otros datos

1 El Iveco Dyparro posee parachoques montado en la carrocería a la posición de conducción del conductor para la delineación de la actividad de mantenimiento; con fusibles y relés de seguridad eléctrica, con puerta de acceso rápido y diagrama de función y amperaje.

2 El Mercedes-Benz Sprinter Dyparro tiene aislamiento térmico y acústico del habitáculo con poliestireno; junto con linóleo antideslizante y resistente al desgaste, en sintonía con el acabado interior, levantado lateralmente.



## Sostenibilidad

# Apuesta por las nuevas propulsiones alternativas al diésel



Durante una jornada del Sector, el fundador y director general de la empresa, Petre Viorel Balan, y a su director técnico, Bogdan Domnescu, avanzaron la información de que ya tienen ya desarrollo eléctrico sobre Iveco Daily, que ofrece una autonomía de hasta 250 kilómetros y que asimismo trabajan en el desarrollo de esta versión sobre Mercedes-Benz.

La marca se ha introducido en nuestro mercado apostando principalmente por la calidad. Sus carrocerías de microbuses son de fabricación 100% de este fabricante y sus modelos se comercializan con el nombre de Dyparro. Dypety nació en la urbe rumana de Moinesti en el año 1995. Moinesti es una ciudad

con estatus de municipio, del distrito de Bacău. Según el censo de 2011, posee 21.787 habitantes, mientras que en el censo de 2002 tenía 24.210 habitantes. La mayoría de la población es de etnia rumana (88,97 %), con una minoría de gitanos (5,08 %). La mayoría de los habitantes son cristianos de la Iglesia Ortodoxa Rumana (87,03 %), con minorías de católicos latinos (4,86 %) y pentecostales (1,49 %). Dypety tiene actualmente una producción anual de 140 unidades, de las que el 60% son exportadas a otras naciones, mayoritariamente a países de Europa Oriental, integrantes del antiguo Tratado de Amistad, Colaboración y Asistencia Mutua, más conocido como Pacto de Varsovia.



## JMB desinfecta vehículos de servicio público sin coste

JMB lleva varios días prestando ayuda, en el aparcamiento del Hospital de Día del Universidad de Donostia, a todos los vehículos de servicios públicos como ambulancias, coches de policía, taxis, bomberos, etc... que pueden ser desinfectados de forma rápida y sencilla. La desinfección de choque que elimina virus, bacterias y hongos es sin coste para que conductores y sanitarios trabajen de forma segura.

Desde de JMB, en colaboración con su socio Cosemar Ozono, quieren "aportar nuestro granito de arena para amenizar el riesgo de todos los profesionales y sanitarios expuestos al contagio por el Covid-19, profesionales que están en primera línea de contacto con los pacientes".

### Funcionamiento

El sistema Self-Service de desinfección que elimina virus, bacterias y hongos, tiene funcionamiento sencillo:

1) Aparcar el vehículo cerca de la máquina.

2) Cerrar ventanas y encender el aire acondicionado en recirculación (fundamental para desinfectar los conductos del aire).

3) Salir del vehículo (no puede haber personas dentro del vehículo durante el tratamiento).

4) Introducir la manguera por una de las ventanas: no hace falta introducir monedas. La máquina ya está programada.

5) Cuando termine la desinfección, esperar cinco minutos con las puertas del vehículo abiertas antes de entrar en el coche.

"En tan sólo ocho minutos transformamos el habitáculo del conductor y pacientes en un espacio saludable para las personas eliminando de forma segura virus, hongos y bacterias en el interior de los vehículos". La empresa tiene una premisa, "Unidos somos más fuertes". En JMB, solucionan problemas de limpieza de flotas con sistemas móviles de lavado.

## La experiencia de MANN+Hummel se adapta a la lucha contra el virus

MANN + Hummel, el especialista internacional en filtración con más de 1.000 ingenieros en todo el mundo, ha imple-

mentado actividades globales para ayudar a respaldar el control de la contaminación relativo a la propagación del coronavirus.

Históricamente, MANN + Hummel ha sido conocido por sus soluciones de filtración en los sectores de automoción, vehículo industrial e industria. Desde principios de 2018, la compañía se ha involucrado en el sector de la filtración de aire y agua, razón por la que ha ido adquiriendo otras entidades de filtración líderes en este negocio, como Jack Filter, Tri-Dim Filter Corporation y Microdyn-Nadir. Con la adquisición del antiguo Grupo Vokes Air, MANN + Hummel cuenta con casi nueve décadas de experiencia y conocimiento en los campos de la filtración de aire industrial y la en espacios públicos.

Tras dichas adquisiciones, MANN + Hummel cuenta con una cartera de productos de filtración HEPA (Aire Particulado de Alta Eficiencia) de última generación, laboratorios especializados en tests de filtración, así como especialistas con amplia experiencia en filtración de quirófanos dentro del grupo. Esto permite que sea capaz de colaborar con la situación, al suministrar filtros HEPA necesarios en la instalación de salas de aislamiento de emergencia.

"MANN+Hummel ha demostrado en repetidas ocasiones su competencia para transferir con éxito tecnología y conocimien-



tos a nuevas aplicaciones. En estos momentos usamos nuestra experiencia en filtración de automoción para construir e impulsar la producción y suministro de medios filtrantes para mascarillas. Tenemos varios grupos de trabajo en diferentes países de todo el mundo trabajando en esta iniciativa y estamos muy orgullosos de sus esfuerzos", dice Kurk Wilks, presidente y director ejecutivo del Grupo MANN + Hummel.

Además de la fabricación de estos medios filtrantes en colaboración con fabricantes textiles, MANN + Hummel ha implementado la fabricación a gran escala de mascarillas (FFP1) en el nuevo Centro Operativo que la empresa ha puesto en marcha en Kunshan, China, y está preparando al mismo tiempo la instalación de otra línea de producción para mascarillas de grado médico (FFP2 / N95).

## Euromaster cede su flota de asistencia para recoger donaciones de material

Euromaster, especialista en el mantenimiento integral y cuidado del vehículo, ha puesto a disposición de todos aquellos particulares su flota de vehículos OK24horas, su servicio de asistencia en carreteras 24 horas, con el objetivo de que puedan donar material sanitario destinado a hospitales y residencias de ancianos, entre otros, y contribuir así a la lucha contra el coronavirus en España. Para esta acción ha habilitado el teléfono gratuito 900 494 407.

La compañía, concienciada del problema de escasez de materiales sanitarios tan necesarios en estos momentos, ha querido contribuir de manera desinteresada con todas sus unidades móviles de servicio, que ayudarán a la logística de las donaciones de mascarillas, batas y desinfectantes, con la seguridad de que llegarán a su destino respetando todos los protocolos de seguridad e higiene necesarios.

Esta iniciativa solidaria se enmarca dentro de la campaña 'Héroes', que ha puesto en marcha Euromaster con el objetivo de hacer



valer el trabajo de todos aquellos mecánicos que, con su dedicación y esfuerzo, permiten que las ambulancias o los camiones con productos de primera necesidad, entre otros, sigan circulando por nuestras carreteras sin interrumpir sus servicios.

Con esta campaña, Euromaster ha querido rendir su particular homenaje a todos los héroes sin capa que son los profesionales sanitarios, los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, pero

también a los profesionales de los talleres visibilizando su trabajo en las redes sociales con el hashtag #MasterHero.

Por otro lado, para todos aquellos camioneros, bomberos, policías, conductores de ambulancia, etc.. que tengan que acudir a alguno de sus centros, la compañía dotará a todos sus talleres de un espacio de avituallamiento gratuito para ellos durante el estado de alarma, como muestra de agradecimiento a su esfuerzo.

## Imprefil distribuye filtros de diésel de Fuel Manager

Imprefil Distribuciones, del sector de los componentes térmicos y de filtración para los mercados primarios y de automoción, distribuye los filtros para diésel y separadores de agua pertenecientes a la conocida gama Fuel Manager®, que eliminan tanto las partículas, de 2 a 150 micrones, como el de agua del combustible, y que se pueden personalizar para cubrir prácticamente cualquier necesidad.



### Cuatro modelos

Estos filtros son respetuosos con el medio ambiente, ya que la sustitución del filtro es seca, por lo que no hay derramamiento de combustible y además, no necesita de herramientas. Generalmente, se pueden añadir diferentes opciones sin necesidad de desmontar el filtro del motor del vehículo, y se pueden adaptar a motores desde 10 a 600 CV.

Las cuatro líneas de modelos de filtros de combustible diésel de Fuel Manager son: FM 1 Series, dirigida a motores diésel de 10 a 60 CV con una tasa máxima de

flujo de combustible de 95 litros/h; FM 10 Series, enfocada a los motores diésel de 10 a 200 CV, con una tasa máxima de flujo de combustible de 190 litros/h; FM 100 Series, para motores diésel de hasta 350 CV con una tasa máxima de flujo de combustible de 300 litros/h; y FM 1000 series, desarrollada para los motores diésel de 250 a 600 CV, con caudales de hasta 680 litros/h.

Todos los modelos eliminan el agua y las partículas, y poseen opciones de eficiencia de partículas de 2, 5, 10 y 30 micrones, excepto el FM 100 que incluye los 150.



## Continental ya trabaja para la fase de reactivación

La compañía ha querido comunicar que están trabajando en una fase de reactivación, siguiendo las decisiones del gobierno y de las autoridades, las cuales, permitirá ir adaptando su actividad en base a los diferentes escenarios y minimizar el impacto.

Continental fue adoptando las medidas necesarias durante la crisis sanitaria para velar por la salud de sus empleados, y al mismo tiempo, atender la demanda de sus clientes; reforzó los stocks de productos; mantuvo su centro logístico operativo de forma permanente; y, garantizó el trabajo de su equipo de forma telemática.

Coordinado a nivel local e internacional, el Plan de Recuperación de Continental supondrá, como comunicaron, un reto sin precedentes, pero sus medios técnicos y humanos están preparados para reactivar la producción en sus fábricas y retomar las actividades comerciales en las diferentes unidades de negocio de neumáticos.

En este plan, contemplan su apoyo, con todos los medios que posean a su alcance, a sus clientes, socios y proveedores.

Además, la compañía estableció desde el inicio, según aclaró, un comité de crisis para seguir la evolución y tomar las decisiones más adecuadas, incorporando a todas las áreas y departamentos, una premisa clara: el cliente es el centro de sus acciones.

Su equipo técnico comercial ha continuado activo y ha estado tomando medidas de prevención y seguridad, garantizando, el movimiento de los vehículos hasta su destino final. Lanzaron una acción dirigida a flotas pequeñas y medianas, para ayudarles en la compra y financiación de neumáticos de Continental.

La compañía afirmó que la preparación y la planificación es la mejor manera de gestionar los imprevistos y en Continental están preparados para afrontar esta nueva etapa junto a su gran equipo.

## Michelin adapta todos sus cursos de formación para seguirlos a distancia

Inaugurado en 1981 para proporcionar formación y asesoramiento sobre los productos y servicios Michelin a los distintos agentes del sector del neumático, el Centro de Formación y Asesoramiento Michelin (CFAM), que impartió cursos a más de 2.000 alumnos durante el año 2019, ya integra desde hace tiempo las nuevas tecnologías de comunicación en su línea de actuación. Para dar respuesta a las necesidades actuales del sector se recurre a formaciones *online*, mediante videoconferencias, plataformas digitales y nuevas herramientas de creación de contenidos, con el objetivo de satisfacer las necesidades de todos los participantes, manteniendo y adaptando la profesionalidad y la calidad de la formación.

La actual situación social motivada por la epidemia del coronavirus ha llevado a Michelin a poner en marcha un plan de formación digital específico que permita a toda su red de talleres, colaboradores y en especial a sus partners retornar a la actividad habitual mejor y más preparados que nunca, integrando en dichas formaciones asesoramiento en prevención y seguridad.

Este plan de formación online, que incluye contenidos asociados al neumático impartidos en streaming por monitores especializados, se plantea como un programa intensivo. Para poder seguir la sesiones formativas online, de



una hora y media de duración, únicamente se requiere un equipo informático (preferiblemente con cámara y audio incorporados) y conexión a internet. Los cursos se desarrollarán durante el mes de mayo.

### Toda la línea de producto

La propuesta formativa, planteada en distintos niveles, abarca todas las líneas de producto, desde neumáticos de turismo y camioneta hasta neumáticos de camión, agricultura o ingeniería civil, con una temática adaptada en cada caso que incluye desde marcajes específicos a causas y desgastes de los neumáticos, tipos de compuestos, alineación y geometría de las suspensiones, tecnología y consejos. Asimismo,

existe un módulo especial en el que se presta especial atención a la resolución de las averías más comunes que tanto los clientes particulares como los profesionales pueden encontrarse en sus vehículos tras un largo período sin circular.

Del mismo modo, y pensando en la necesidad que su red de agentes tendrá de cara a la higiene y seguridad en el trabajo en esta nueva etapa, se ha adaptado un dossier que incluirá las medidas básicas y a tener en cuenta para cumplir con los protocolos establecidos a tal efecto. Además, se habilitará una vía de contacto en la cual los distintos agentes podrán recurrir para solucionar sus dudas, necesidades o requerimientos en el día a día.

## Istobal se adapta para el desarrollo de arcos para la desinfección de EPIs

El grupo español Istobal, referente en soluciones de lavado y cuidado para la automoción, se reinventa con la producción de arcos para la desinfección de Equipos de Protección Individual (EPIs) de sanitarios, fuerzas y cuerpos de seguridad y emergencias, con el objetivo de ser instalados cerca de accesos principales, zonas de cuarentena, quirófanos, UCI, etc.

Istobal se reinventa con la fabricación de estos equipos adecuando parte de su producción para combatir la propagación de la pandemia. En tan sólo dos semanas, adaptó su tecnología de aplicación de químicos sobre vehículos para la fabricación de arcos que pueden pulverizar al paso desinfectante sobre los EPIs de sanitarios, cuerpos de seguridad y de emergencias, de manera rápida y completa en 15 segundos.

Con una capacidad para desinfectar más de 4.000 personas con EPIs al día, este arco mide dos metros de altura y es de fácil instalación, incorpora soportes que se pueden fijar cómodamente al suelo o a cualquier plataforma.



### Primeros arcos

Está compuesto por ocho rociadores que pulverizan producto desinfectante sobre los EPIs y se activan automáticamente a su paso gracias a un sistema de detección mediante fotocélulas.

Los primeros arcos para vehículos fueron instalados en la UME (Unidad Militar de Emergencias) de Torrejón de Ardoz

(Madrid), y en Alzira (Valencia), con el fin de atender la desinfección de vehículos de los hospitales, centros sanitarios y cuerpos de seguridad de la zona. Además, instalaron su primer arco para la desinfección de EPIs también en la UME de Torrejón de Ardoz y ubicaron un arco para la desinfección exterior de vehículos de la Policía Nacional de Valencia.



## Hispacold produce máscaras protectoras contra el virus

Hispacold ha comenzado a fabricar máscaras protectoras para el personal sanitario del Hospital Virgen Macarena de Sevilla. Esta semana harán la entrega de las primeras 40 unidades producidas mediante tecnología de impresión 3D.

Ante la escasez de equipos de protección individual que sufren los hospitales y centros de salud de Sevilla, Hispacold se suma a las múltiples iniciativas de apoyo de empresas y particulares por la crisis del Covid-19, fabricando en su impresora 3D máscaras protectoras para los profesionales sanitarios del Hospital Virgen Macarena.

Los soportes producidos por Hispacold permiten el ensamblaje

de viseras en acetato para configurar una máscara efectiva para la protección del personal de Urgencias, UCI y quirófanos.

Las máscaras protegen al personal sanitario frente a la tos y los estornudos que puedan manifestar los usuarios atendidos.

Siguiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y el Ministerio de Sanidad, Hispacold ha aplicado medidas preventivas del contagio, como la implementación del teletrabajo o la restricción de los desplazamientos, así como protocolos de higiene y vigilancia de la salud con el objetivo de contribuir a contener la expansión de la pandemia.



## Audiobus sigue prestando servicio a los operadores

La empresa internacional Audiobus, con su sede principal en Zaragoza y dedicada a la industria auxiliar para el autobús y el autocar, ha emitido un comunicado sobre el momento actual, con el Estado de Alarma provocado por la pandemia de Covid-19. "Estimados clientes y proveedores. Esperamos que tanto usted, como su familia y el personal de su empresa se encuentre en perfecto estado. En relación al último Real Decreto-ley 10/2020 del 29 de marzo del Gobierno de España que obligó a cerrar durante dos semanas a todas las empresas no esenciales, les comunicamos que:

AudioBus continuará dando servicio a sus clientes porque muchos de ellos están clasificados como servicios esenciales. Les

seguiremos atendiendo físicamente en Audiobus en horario de 08:00 a 14:00 horas, aunque mucho de nuestro personal, debido a la situación actual, trabaja desde casa. Por ello os adjuntamos todos los datos de contacto de nuestra red de comerciales, que resolverán vuestras solicitudes en la mayor brevedad posible.

Les mantendremos informados según los acontecimientos que puedan ir surgiendo en función de la evolución de la situación. Nos gustaría transmitir todo nuestro apoyo a aquellas personas afectadas por la enfermedad tanto de forma directa como indirecta y agradecerles enormemente la confianza que siguen depositando en audiobus en estos momentos tan complicados para todos".

## Marcopolo elabora una solución específica para la bioseguridad

Marcopolo Next, una división de Marcopolo centrada en la innovación, presenta, en asociación con Aurratech, una empresa que opera tam-

bién en España, una solución específica de bioseguridad para hacer que el transporte público sea más seguro contra la contaminación viral.

A través de esta asociación, FIP Onboard® formará parte de los servicios de Bioseguridad a bordo que ofrecerá el fabricante, y será probado de manera revolucionaria por Viação Ouro e Prata, un operador de transporte en Rio Grande do Sul.

Según Petras Amaral, director comercial de Marcopolo Next, el FIP Onboard® no es tóxico y se puede aplicar rápidamente en el área de pasajeros, la cabina del conductor e incluso en el maletero, cubriendo el 100% de las superficies. El proceso de aplicación es de menos de 20 minutos y garantiza protección hasta tres días. "Se disipa una niebla en todo el interior del autobús. En unos 10 minutos, el producto actúa y desinfecta, evitando la propagación de virus", explica el ejecutivo. Otra diferencia es que la niebla actúa sin humedecer los asientos, evitando molestias a los pasajeros y sin interferir con el funcionamiento de los equipos electrónicos internos.

La tecnología FIP Onboard® es un proceso patentado para desinfectar superficies y entornos, utilizando nanopartículas de una solución biocida. "La aplicación desarrollada junto con Aurratech tiene una fórmula exclusiva para autobuses, con el potencial de redefinir los protocolos de bioseguridad relacionados con el sa-



neamiento antes de cada viaje, lo que permitirá un retorno seguro de la movilidad en viajes interestatales, interurbanos y urbanos", concluye Petras Amaral.

Las primeras pruebas demostraron que FIP Onboard® es fácil de aplicar y proporciona una desinfección total. El producto se aplica después de la limpieza estándar y normal de los autobuses, donde la niebla se disipa en el espacio. La acción del desinfectante es inmediata en la inactivación de bacterias y virus, lo que hace que FIP Onboard® sea una herramienta eficiente y efectiva para combatir Covid-19, permitiendo que el

vehículo sea utilizado por los pasajeros unos minutos después de su aplicación.

Además de la gran capacidad de desinfección y la duración de la protección ofrecida, el sistema FIP Onboard® tiene ventajas importantes para la operación en comparación con los sistemas tipo rociadores, ya que no requiere atención adicional por parte de los operadores para cubrir todas las superficies.

A través de esta asociación tecnológica, Marcopolo Next proporcionará a los operadores de transporte una solución capaz de proteger a la sociedad de diversos agentes biológicos.

## E-rescue modifica su producción y se vuelca en las mascarillas y pantallas

La Fundación Mapfre y el Ayuntamiento de Guadarrama aportan maquinaria y materiales para la fabricación de millares de protectores al día.

Sergio de Rico, presidente de E-Rescue, empresa privada que fabrica los sistemas de asientos salvavidas para autobuses, ha decidido destinar toda la línea de producción de su fábrica en el municipio de Guadarrama (Madrid) a la fabricación de mascarillas y pantallas de protección, con la ayuda de la Fundación Mapfre y el Ayuntamiento, que aportan los materiales y la maquinaria.

Se fabrican 300 mascarillas a la hora, lo que suponen 7.200 en 24 horas. En una semana se obtienen 50.400 disponibles. Asimismo, hacen 400 protectores en ocho horas. Toda la fabricación va destinada, en primer término, a la población y a todos los servicios asistenciales (fuerzas de seguridad, sanitarios, bomberos, empleados de comercios, vigilantes, servicios de limpieza, auxiliares de centros de mayores, entre otros) de la lo-



calidad. El Ayuntamiento facilita las telas y las gomas elásticas y E-Rescue se encarga de la fabricación en su nave.

### Guerra contra el coronavirus

Sergio de Rico señala que "estamos en una verdadera guerra contra este virus. Y en la guerra la industria tiene que ponerse al servicio de las necesidades más inmediatas de los ciudadanos. Con el alcalde de Guadarrama estamos estudiando movilizar a los volunta-

rios para ponerlos a trabajar en esta producción. He hablado con los vendedores de máquinas de coser para que nos presten las máquinas de exposición y hemos diseñado una pantalla de protección mucho más rápida de fabricar que las impresoras en 3D y más confortable de llevar durante horas. Nuestro objetivo es abastecer al mayor número de personas de la Comunidad de Madrid". Además, E-Rescue ha elaborado una guía de fabricación de mascarillas.



## Webasto mantiene la línea de abastecimiento de piezas

Tras analizar la situación actual y ante la demanda de una parte importante de nuestros clientes sobre la necesidad de suministro de recambios de equipos frigoríficos, ambulancias, aires acondicionados, calefacciones y otros cuya función es para cubrir servicios esenciales, según el RD ley 10/2020, la dirección de Webasto ha decidido establecer un servicio mínimo de urgencia para atender el suministro de material para estos casos.

Este servicio debe de ser solicitado telefónicamente, vía email o a través de internet por su página web, y el envío de la mercancía

siempre se debe de hacer a través de las agencias de transporte con las que Webasto tiene establecido un protocolo de trabajo en estas condiciones especiales en las que nos encontramos.

### Medidas de seguridad

Webasto también informa de que al personal responsable de realizar este servicio se le ha dotado de todas las medidas de seguridad y protocolos necesarios para que puedan realizar su actividad sin riesgo de contagio, de acuerdo con la política de su empresa de preservar ante todo la seguridad de los empleados.

## Guía Nexobús de Vehículos y Modelos

MARCA Y MODELO	VERSIÓN	MOTOR Y POSICIÓN	CILINDRADA	CILINDROS Y POSICIÓN	POTENCIA CV/RPM	PAR MOTOR RPM	CONSUMO L./100 KM	CAMBIO, MARCHAS Y TIPO	DIST. EJES	LONGITUD MM.	PLAZAS	FRENOS	SUSPENSIÓN	PESO KG.	PRECIO (EUROS)
<b>EVOBUS-MERCEDES-BENZ</b>															
Citaro K	U	OM 936	-	-	299	-	-	Voith6/ZF Ecolife	4.398	10.633	-	EBS/ABS/ASR	N	18.745	-
Citaro	U	OM 936	-	-	299/354	-	-	Voith6/ZF Ecolife	5.900	12.135	-	EBS/ABS/ASR	N	19.000	-
Citaro G	U	OM 470/936h	-	-	260/299/354	-	-	Voith6/ZF Ecolife	5.900/5990	18.125	-	EBS/ABS/ASR	N	29.000	-
OC 500 RF 1936	I	OM 936	-	-	299	-	-	MBG02508/GO190/ZF ECO	7.400	13.500	-	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
OC 500 RF 1939	I	OM 470	-	-	395	-	-	MBG02508/GO210/ZF ECO	7.400	13.500	-	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
OC 500 RF 1943	I	OM 470	-	-	428	-	-	MB GO 2508/GO 210	7.400	13.500	-	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
OC 500 RF 2543	I	OM 470	-	-	428	-	-	MB GO 2508/GO 210	7.750/1350	15.000	-	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
OC 500 RF 1930	C	OM 936	-	-	-	-	-	ZF Ecolife	7.400	3.500	-	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
OC 500 RF 1830	C	OM 936	-	-	299	-	-	ZF Ecolife	7.400	3.500	-	EBS/ABS/ASR/ESP	N	18.000	-
Intouro	C	OM 936	-	-	299/354	-	-	MBG02508/GO190/ZF ECO	6.080	12.140	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Intouro M	C	OM 936	-	-	299/354	-	-	MBG02508/GO190/ZF ECO	6.580	12.640	59	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Intouro L	C	OM 936	-	-	299/354	-	-	MBG02508/GO190/ZF ECO	7.260	13.320	63	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Integro	C	OM 936	-	-	299/354	-	-	MBG02508/GO190/ZF ECO/V	6.080	12.140	53	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Integro M	C	OM 936	-	-	299/354	-	-	MBG02508/GO190/ZF ECO/V	6.920	12.980	59	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Integro L	C	OM 470	-	-	360/395	-	-	MBG02508/GO270/ZF ECO	9.320/1600	14.920	71	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
Tourismo RH	C+I	OM 470	-	-	360/395	-	-	MBG02508/GO270/ZF ECO	6.080	12.140	51	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo RH-M	C+I	OM 470	-	-	360/395	-	-	MBG02508/GO270/ZF ECO	6.920	12.980	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo K	C+I	OM 936	-	-	354	-	-	MBG02508/GO190	4.985	10.320	41	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo 15 RHD	I	OM 470	-	-	360/395/420	-	-	MBG02508/GO210	6.080	12.140	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo 16 RHD- M2	I	OM 470	-	-	360/395/428	-	-	MBG02508/GO210	6.900	12.960	59	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo 17-RHD	I	OM 470	-	-	428	-	-	MBG02508/GO210	7.110/1350	13.990	63	EBS/ABS/ASR/ESP	N	24.000	-
Travego 15 RHD	I	OM 470/471	-	-	428/476	-	-	MBG02508/GO210	6.080	12.180	51	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Travego 16 RHD	I	OM 470/471	-	-	428/476	-	-	MBG02508/GO210	6.080/1350	13.000	55	ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
Travego 17 RHD	I	OM 470/471	-	-	428/476	-	-	MBG02508/GO210	7.110/1350	14.030	59	ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
Transfer/Travel 45	Micro	OM 651/642	-	-	130/163/190	-	-	-MANTSG360/AUT7GTRONIC	4.325	7.361	22	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	5.000	-
Transfer/Travel 55	Micro	OM 651/642	-	-	130/163/190	-	-	-MANTSG360/AUT7GTRONIC	4.325	7.681	22	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	5.300	-
Travel 65	Micro	OM 651/642	-	-	130/163/190	-	-	-MANTSG360/AUT7GTRONIC	4.325	7.761	19	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	5.450	-
Transfer 34	Micro	OM 651	-	-	130	-	-	-MANTSG360/AUT7GTRONIC	4.325	6.945	7+1xPMRS+6	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	9.000	-
City 65	Micro	OM 651	-	-	163	-	-	AUTO MB 7G TRONIC	4.325	7.716	13+1PMRS+CABS	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	5.650	-
City 65k	Micro	OM 651	-	-	163	-	-	AUTO MB 7G TRONIC	4.325	7.016	8+1XPMRS+C	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	5.650	-
City 77	Micro	OM 651	-	-	163	-	-	AUTO MB 7G TRONIC	4.325	8.716	15+1XPMRS+C	ABS/ASR/ESP	N (E.T)	6.800	-
<b>EVOBUS-SETRA</b>															
S 412 UL	C	OM 936	7,7	6L	299/354-2.200	1.200/1.400-1.600	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	5.290	10.805	45	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 415 UL	C	OM 936	7,7	6L	299/354-2.200	1.200/1.400-1.600	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.080	12.200	53	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 416 UL	C	OM 936	7,7	6L	299/354-2.200	1.200/1.400-1.600	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.920	13.040	57	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 417 UL	C	OM 470	10,7	6L	299/354-2.200	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.330	14.050	61	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
S 419 UL	C	OM 470	10,7	6L	299/354-2.200	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.920	14.980	69	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
S 415 H	C	OM 470	10,7	6L	299/354-2.200	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.080	12.200	53	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 416 H	C	OM 470	10,7	6L	299/354-2.200	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.920	13.040	57	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 415 UL Business	C	OM 936	7,7	6L	299/354-2.200	1.200/1.400-1.600	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.080	12.200	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 416 UL Business	C	OM 936	7,7	6L	299/354-2.200	1.200/1.400-1.600	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.580	12.700	59	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 417 UL Business	C	OM 936	7,7	6L	299/354-2.200	1.200/1.400-1.600	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	7.260	13.380	63	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 515 MD	I	OM 470	10,7	6L	360/395-1.800	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.090	12.295	51	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 516 MD	I	OM 470	10,7	6L	360/395-1.800	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8/GO 190/ZF Eco	6.910	13.115	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 511 HD	I	OM 470	10,7	6L	395-1.800	1.900/1.000-1.500	-	MB GO 250-8 / GO 210	5.005	10.465	43	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 515 HD	I	OM 470	10,7	6L	428-1.800	2.100/1.000-1.400	-	MB GO 250-8 / GO 210	6.090	12.295	51	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 516 HD	I	OM 470	10,7	6L	428-1.800	2.100/1.000-1.400	-	MB GO 250-8 / GO 210	6.090	13.115	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 516 HD/2	I	OM 470	10,7	6L	428-1.800	2.100/1.000-1.400	-	MB GO 250-8 / GO 210	6.910	13.115	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 517 HD	I	OM 471	12,8	6L	476-1.800	2.300/1.000-1.500	-	MB GO 250-8 / GO 210	6.910	13.935	59	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
S 519 HD	I	OM 471	12,8	6L	476-1.800	2.300/1.000-1.500	-	MB GO 250-8 / GO 210	6.910	14.945	71	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
S 515 HDH	I	OM 471	12,8	6L	476-1.800	2.300/1.000-1.500	-	MB GO 250	5.470	12.495	51	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 516 HDH	I	OM 471	12,8	6L	476-1.800	2.300/1.000-1.500	-	MB GO 250	6.300	13.325	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
S 517 HDH	I	OM 471	12,8	6L	476-1.800	2.300/1.000-1.500	-	MB GO 250	7.140	14.165	59	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
S 431 DT	I	OM 471	12,8	6L	510-1.800	2.500/1.000	-	MB GO 250	6.700	13.890	81	EBS/ABS/ASR/ESP	N	25.000	-
<b>IVECOBUS</b>															
DAILY CHASIS FRONTIS	70 C 14	F1C 3.0 GNC			2998 cm3 100 kW / 136CV	350 Nm a 1500 rpm	FPT 2840.6	Aguile	4.350	7.243		DD/accionamiento hidráulico	DI/TN	7.200	
DAILY CHASIS CABINA	50 C 17	F1C 3.0 EVI			2998 cm3 125 kW / 170CV	400 Nm a 1350 rpm	FPT 2840.6	Aguile	4.350	7.243		DD/accionamiento hidráulico	DI/TBP	5.600	
DAILY FURGÓN BUS	50 C 15 - 4100/L	F1C 3.0 EVI			2998 cm3 107 kW / 146CV	350 Nm a 1500 rpm	FPT 2840.6		4.100	7.120/7.750		DD/accionamiento hidráulico	DI/TBP	5.600	
DAILY FURGÓN BUS	50 C 17 - 4100/L	F1C 3.0 EVI			2998 cm3 125 kW / 170CV	400 Nm a 1350 rpm	FPT 2840.6		4.100	7.120/7.750		DD/accionamiento hidráulico	DI/TBP	5.600	
DAILY FURGÓN BUS	60 C 15 - 4100/L	F1C 3.0 EVI			2998 cm3 107 kW / 146CV	350 Nm a 1500 rpm	FPT 2840.6		4.100	7.750		DD/accionamiento hidráulico	DI/TBP	6.100	
DAILY FURGÓN BUS	60 C 17 - 4100/L	F1C 3.0 EVI			2998 cm3 125 kW / 170CV	400 Nm a 1350 rpm	FPT 2840.6		4.100	7.750		DD/accionamiento hidráulico	DI/TBP	6.100	
EUROMIDI	CC100	IVECO TECTOR 7			6728 cm3 162Kw/ 220 CV	800 Nm a 1250 rpm	ZF 6AS/GS 800		4.455	8.186		DD/accionamiento hidráulico	NI	10.000	

VERSIONES: I: Interurbano U: Urbano T: Turismo / SUSPENSIÓN: N: Neumática M: Mecánica / -: No disponible / Precio y consumo aproximados

MARCA Y MODELO	VERSIÓN	MOTOR Y POSICIÓN	CILINDRADA	CILINDROS Y POSICIÓN	POTENCIA CV/RPM	PAR MOTOR RPM	CONSUMO L./100 KM	CAMBIO, MARCHAS Y TIPO	DIST. EJES	LONGITUD MM.	PLAZAS	FRENOS	SUSPENSIÓN	PESO KG.	PRECIO (EUROS)
EUROMIDI	CC150	IVECO TECTOR 7	6728 cm3	185Kw/ 250 CV	850 Nm a 1250 rpm	ZF 6AS/GS 800/ALIS300	5.175	9.428	DD/accionamiento hidráulico	NI	15.000				
URBANWAY CHASIS	12M	IVECO TECTOR 7	6728 cm3	210Kw/ 286CV	1100 Nm a 1250 rpm	ZFEco6AP1200BVOITH854.6	6.120	9.428	DD/accionamiento neumático	NI	20.000				
URBANWAY CHASIS	18M	IVECO CURSOR 9	8.710 cm3	228Kw/ 310CV	1300 Nm a 1100 rpm	ZFEco6AP1400BVOITH854.6	6.120	9.428	DD/accionamiento neumático	NI	20.000				
URBANWAY CHASIS	12M	IVECO CURSOR 8 GNC	7.790 cm3	185Kw/ 250CV	1650 Nm a 1200 rpm	ZFEco6AP1700BVOITH854.6	6.120	9.428	DD/accionamiento neumático	NI	20.000				
URBANWAY CHASIS	18M	IVECO CURSOR 9	8.710 cm3	185Kw/ 250 CV	1700 Nm a 1200 rpm	ZFEco6AP1400BVOITH854.6	5.355/6.675	12.000	DD/accionamiento neumático	NI	28.000				
URBANWAY CHASIS	18M	IVECO CURSOR 8 GNC	7.790 cm3	185Kw/ 250 CV	1200 Nm a 1300rpm	ZFEco6AP1700BVOITH854.6	5.355/6.675	17.910	DD/accionamiento neumático	NI	28.000				
<b>KINGLONG</b>															
G+C 9	T	ISB E6.7 Euro 6	6.700	-	310	1.100	-	ZF 6S 1010 / ZF 6AP1200	4.300	8.950	35+G+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	14.000	-
C 10	T	ISB E6.7 Euro 6	6.700	-	310	1.100	-	ZF 6S 1010 / ZF 6AP1200	5.100	9.900	39+G+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	16.000	-
C 12	T	FPT C9 Euro 6	8.700	-	400	1.700	-	ZF 6AS-2001BO AMT	6.000	12.200	55+G+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	19.000	-
C 14	T	DAF MX-11.320 E6	10.800	-	440	2.100	-	ZF 12AS-2301BO	7.000	13.850	63+G+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	26.000	-
U 9	S	ISB E6.7 Euro 6	6.700	-	310	1.100	-	ZF 6S 1010 / ZF 6AP1200	4.300	8.950	47+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	14.000	-
U 11	S	FPT C9 Euro 6	8.700	-	360	1.700	-	Voith automático	5.350	10.700	69+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	18.000	-
U 12	S	FPT C9 Euro 6	8.700	-	360	1.700	-	Voith automático	5.850	12.200	75+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	19.000	-
U 13	S	FPT C9 Euro 6	8.700	-	360	1.700	-	Voith automático	6.800	12.950	69+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	19.000	-
B8 Low Floor	U	ISB E6.7 Euro 6	6.700	-	220	850	-	ZF 6AP1200 Aut	3.620	7.990	57+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	14.000	-
B10 Low Floor / Low Entry	U	ISB E6.7 Euro 6	6.700	-	250	1.000	-	ZF 6AP1200 Aut	5.525	10.480	42-79+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	14.000	-
B12 Low Floor / Low Entry	U	ISB E6.7 Euro 6	6.700	-	285	1.100	-	ZF 6AP1200 Aut	5.850	12.000	75-78+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	19.000	-
B13 Low Entry	U	FPT C9 Euro 6	8.700	-	320	1.700	-	Voith automático	6.820	12.800	86-90+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	19.000	-
E10 Low Floor / Low Entry hybrid	U	ISB E6.7 E6 + Hy	6.700	-	220	850	-	Eaton Fuller	5.525	10.480	42-79+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	14.000	-
E12 Low Floor / Low Entry hybrid	U	ISB E6.7 E6 + Hy	6.700	-	220	850	-	Eaton Fuller	5.850	12.000	75-78+C	DD/DT/EBS/ESC	N/ECAS	20.000	-
E6 Low Floor	U	Motor Eléctrico EV	-	-	-	850	-	-	3.950	6.650	26+C	DD/DT/ABS	N/ECAS	10.000	-
<b>MAN</b>															
12.250 FOCL (N49)	T	MAN/D	6.871	6L	250-2.300	1.000-1.750	-	ZF9S1310/TipMatic12AS	4.850	9.460	34-36	DD/EBS/ABS/ASR	M/N	12.000	-
10.220 FOCL (N15)	T	MAN/D	4.580	4L	220-2.400	850-1.800	-	ZF6S1800/TipMatic6AS	4.200	7.400	27	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	10.500	-
4.290 HOCL (A67)	T	MAN/Tras	6.871	6L	290-2.300	1.100-1.800	-	ZF6S1900/ZF6AP	3.500/5.900	10.500	34-53	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	14.600	-
Lion's Chassis 19.360 CO (RR2)	T	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	MAN TipMatic /12	5.000/7.000	12.920	55-59	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Lion's Chassis 19.400 CO (RR2)	T	MAN/Tras	10.518	6L	400-1.900	1.900-1.400	-	MAN TipMatic /12	5.000/7.000	12.920	55-59	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Lion's Chassis 19.440 CO (RR2)	T	MAN/Tras	12.419	6L	440-1.900	2.100-1.400	-	MAN TipMatic /12	5.000/7.000	12.920	55-59	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Lion's Chassis 19.480 CO (RR2)	T	MAN/Tras	12.419	6L	480-1.900	2.300-1.400	-	MAN TipMatic /12	5.000/7.000	12.920	55-59	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Lion's Chassis 26.480 CO (RR4)	T	MAN/Tras	12.419	6L	480-1.900	2.300-1.400	-	MAN TipMatic /12	5.350/7.000	15.000	63-71	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	26.000	-
LION'S COACH (R07)	T	MAN/Tras	12.419	6L	440-1.900	2.100-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.060	12.000	53-55	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
LION'S COACH L (R08)	T	MAN/Tras	12.419	6L	440-1.900	2.100-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.600	13.800	61-63	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	24.900	-
Lion's Chassis 19.320 IC LE (RC2)	I	MAN/Tras	10.518	6L	320-1.900	1.600-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP	5.790/6630	12.800	40+44	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
18.290 HOCL_NL (A69)	I	MAN/Tras	6.871	6L	290-2.300	1.100-1.800	-	VoithD864.5-ZF6AP	5.790/6630	12.800	40+44	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	18.000	-
18.310 HOCL_NL GNC (A69 GNC)	I	MAN/Tras	12.816	6L	310-2.000	1.250-1.600	-	VoithD864.5-ZF6AP	5.790/6630	12.800	40+44	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	18.000	-
Lion's Chassis 19.360 IC (RR8)	I	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	ZF6S1900/VoithD864.5	5.790/6630	12.800	40+44	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
14.250 HOCL_NL (A66)	I	MAN/Tras	6.871	6L	250-2.300	1.000-1.750	-	VoithD854.5-ZF6AP	4.550/4800	10.300	40+55	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	14.600	-
LION'S REGIO (R12)	I	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	ZF6S1900/ZF6AP/TipMatic	6.120	12.250	53	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
LION'S REGIO C (R14)	I	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	ZF6S1900/ZF6AP/TipMatic	6.880	13.010	57	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
LION'S REGIO L (R13)	I	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	ZF6S1900/ZF6AP/TipMatic	6.600	13.900	61	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	24.900	-
NM 253 F midi piso bajo (A35)	U	MAN/Tras/vert	6.871	6L	250-2.300	1.000-1.750	-	VoithD854.5-ZF6AP	3845/5510	9,1/9,7/10,4	19+45	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	10.350	-
NM 293 F midi piso bajo (A35)	U	MAN/Tras/vert	6.871	6L	290-2.300	1.100-1.800	-	VoithD854.5-ZF6AP	3845/5510	9,1/9,7/10,4	19+45	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	10.350	-
NL 283 F piso bajo (A22)	U	MAN/Tras	10.518	6L	280-1.900	1.250-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP2000	5.875	12.000	29+70	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
NL 313 F/GNC piso bajo (A22)	U	MAN/Tras	12.816	6L	310-2.000	1.250-1.700	-	VoithD864.5-ZF6AP2000	5.875	12.000	29+70	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
NG 323 F (A24)	U	MAN/Tras	10.518	6L	320-1.900	1.600-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP	5.105(6770)	18.000	50+86	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	28.000	-
NG 363 F (A24)	U	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP	5.105(6770)	18.000	50+86	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	28.000	-
NG 313 F/GNC (A24)	U	MAN/Tras	12.816	6L	320-2.000	1.250-1.700	-	VoithD864.5-ZF6AP	5.105(6770)	18.000	50+86	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	28.000	-
Lion's City NL 293 (A37)	U	MAN/Tras/vert	6.871	6L	290-2.300	1.100-1.800	-	VoithD864.5-ZF6AP2000	5875	11.950	29+70	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
Lion's City Hybrid (A37)	U	MAN/Tras/vert+2eléct.	6.871	6L	250-2.300	1.000-1.750	-	CVT continuo	5875	11.950	29+70	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
Lion's City NL 283 (A21)	U	MAN/Tras	10.518	6L	280-1.900	1.250-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP2000	5875	11.950	29+70	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
Lion's City NL 313/GNC (A21)	U	MAN/Tras	12.816	6L	310-2.300	1.250-1.700	-	VoithD864.5-ZF6AP2000	5875	11.950	29+70	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	19.000	-
Lion's City NG 323 (A23)	U	MAN/Tras	10.518	6L	320-1.900	1.600-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP	5105/6.770	17.950	50+86	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	28.000	-
Lion's City NG 363 (A23)	U	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	VoithD864.5-ZF6AP	5105/6.770	17.950	50+86	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	28.000	-
Lion's City NG 313 GNC (A23)	U	MAN/Tras	12.816	6L	310-2.000	1.250-1.700	-	VoithD864.5-ZF6AP	5105/6.770	17.950	50+86	DD/EBS/ABS/ASR	N/ECAS	28.000	-
Neoplan Starliner (P11)	T	MAN/Tras	12.419	6L	505-1.900	2.300-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.200(1470)	12.990	59	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	25.530	-
Neoplan Starliner L (P12)	T	MAN/Tras	12.419	6L	505-1.900	2.300-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.550(1470)	13.990	63	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	25.530	-
Neoplan Cityliner (P14)	T	MAN/Tras	12.419	6L	440-1.900	2.100-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.060	12.240	53	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Neoplan Cityliner L (P16)	T	MAN/Tras	12.419	6L	440-1.900	2.100-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.550	13.990	63	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	25.530	-
Neoplan Jetliner (P26)	T/I	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	ZF6S1900/ZF6AP/TipMatic	6.120	12.250	53	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Neoplan Jetliner C (P27)	T/I	MAN/Tras	10.518	6L	360-1.900	1.800-1.400	-	ZF6S1900/ZF6AP/TipMatic	6.880	13.010	57	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	19.000	-
Neoplan Skyliner (P05)	T	Doble piso MAN/Tras	12.419	6L	505-1.900	2.300-1.400	-	MAN TipMatic /12	6.700	14.000	68-83	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N/ECAS	25.800	-
<b>SCANIA</b>															
K 360 IA6x2/2	Artic	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.700	-
K 320 IA6x2/2 GNC	Artic	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.700	-
K 360 UB4x2	U	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-
K 320 UB4x2	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-
K 320 UB4x2 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	12					

MARCA Y MODELO	VERSIÓN	MOTOR Y POSICIÓN	CILINDRADA	CILINDROS Y POSICIÓN	POTENCIA CV/RPM	PAR MOTOR RPM	CONSUMO L./100 KM	CAMBIO, MARCHAS Y TIPO	DIST. EJES	LONGITUD MM.	PLAZAS	FRENOS	SUSPENSIÓN	PESO KG.	PRECIO (EUROS)
K 250 UB4x2	U	Scania/L	9.290	5L	250-1.900	1.250/1.000-1.350	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-
K 360 UB6x2*4	U	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 320 UB6x2*4	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 320 UB6x2*4 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
N 320 UB4x2	U	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
N 320 UB4x2 GNC	U	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
N 280 UB4x2	U	Scania/T	9.290	5L	280-1.900	1.400/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
N 280 UB4x2 GNC	U	Scania/T	9.290	5L	280-1.900	1.350/1.000-1.400	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
N 250 UB4x2	U	Scania/T	9.290	5L	250-1.900	1.250/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
N 320 UA6x2/2	Artic	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.300	-
N 320 UA6x2/2 GNC	Artic	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.300	-
Touring HD 12.0	E	Scania/L	12.740	6L	410-1.900	2.150/1.000-1.300	-	Scania 8v Opticruise	-	12.080	51-55	EBS	N	19.000	-
Touring HD 12.9	E	Scania/L	12.740	6L	410-1.900	2.150/1.000-1.300	-	Scania 8v Opticruise	-	12.900	55	EBS	N	19.000	-
Citywide LE 12.0	U	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LE 12.0 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LE 12.7	U	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	12.700	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LE 13.7	U	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	13.700	-	EBS	N	25.000	-
Citywide LE 13.7 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	13.700	-	EBS	N	25.000	-
Citywide LE 14.8	U	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	14.800	-	EBS	N	25.000	-
Citywide LE 14.8 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	14.800	-	EBS	N	25.000	-
Citywide LE 18.1	Artic	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	18.100	-	EBS	N	29.300	-
Citywide LE 18.1 GNC	Artic	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	18.100	-	EBS	N	29.300	-
Citywide LF 10.9	U	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	ZF Ecolife	-	10.900	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LF 10.9 GNC	U	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	10.900	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LF 12.0	U	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LF 12.0 GNC	U	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	12.000	-	EBS	N	19.000	-
Citywide LF 18.0	Artic	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.300	-
Citywide LF 18.0 GNC	Artic	Scania/T	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.300	-
K 490 EB4x2	E	Scania/L	12.740	6L	490-1.900	2.550/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 450 EB4x2	E	Scania/L	12.740	6L	450-1.900	2.350/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 410 EB4x2	E	Scania/L	12.740	6L	410-1.900	2.150/1.000-1.300	-	Scania 8v/12v Opticruise	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 360 EB4x2	E	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	Scania 8v/12v Opti./ZF Eco.	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 320 EB4x2	E	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	Scania 8v/12v Opti./ZF Eco.	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 490 EB6x2*4	E	Scania/L	12.740	6L	490-1.900	2.550/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	15.000	-	EBS	N	25.000/26.000	-
K 450 EB6x2*4	E	Scania/L	12.740	6L	450-1.900	2.350/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	15.000	-	EBS	N	25.000/26.000	-
K 410 EB6x2*4	E	Scania/L	12.740	6L	410-1.900	2.150/1.000-1.300	-	Scania 8v/12v Opticruise	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 360 EB6x2*4	E	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	Scania 8v/12v Opti./ZF Eco.	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 490 IB4x2	I	Scania/L	12.740	6L	490-1.900	2.550/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 450 IB4x2	I	Scania/L	12.740	6L	450-1.900	2.350/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 410 IB4x2	I	Scania/L	12.740	6L	410-1.900	2.150/1.000-1.300	-	Scania 8v/12v Opticruise	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 360 IB4x2	I	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	Scania 8v/12v Opti./ZF Eco.	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 320 IB4x2	I	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.600/1.050-1.300	-	Scania 8v/12v Opti./ZF Eco.	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 320 IB4x2 GNC	I	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 280 IB4x2	I	Scania/L	9.290	5L	280-1.900	1.400/1.000-1.350	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 280 IB4x2 GNC	I	Scania/L	9.290	5L	280-1.900	1.350/1.000-1.400	-	ZF Ecolife	-	13.000	-	EBS	N	19.000	-
K 490 IB6x2*4	I	Scania/L	12.740	6L	490-1.900	2.550/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 450 IB6x2*4	I	Scania/L	12.740	6L	450-1.900	2.350/1.000-1.300	-	Scania 12v Opticruise	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 410 IB6x2*4	I	Scania/L	12.740	6L	410-1.900	2.150/1.000-1.300	-	Scania 8v/12v Opticruise	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 360 IB6x2*4	I	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	Scania 8v/12v Opti./ZF Eco.	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 320 IB6x2*4 GNC	T	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	15.000	-	EBS	N	25.000	-
K 360 UA6x2/2	Artic	Scania/L	9.290	5L	360-1.900	1.700/1.000-1.350	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.300	-
K 320 UA6x2/2 GNC	Artic	Scania/L	9.290	5L	320-1.900	1.500/1.100-1.400	-	ZF Ecolife	-	18.000	-	EBS	N	29.300	-
<b>VECTIA</b>															
Veris 12 Hybrid Diésel E6	U	Motor Eléctrico	-	-	240	1.500	-	Transmisión continua	5.870	12.000	-	DD/EBS/ABS/ESR	N/ECAS	19.000	-
Teris 10 Hybrid Diésel E6	U	Motor Eléctrico	-	-	215	1.500	-	Transmisión continua	3.950/4.795	9.600/10.600	-	DD/EBS/ABS/ESR	N/ECAS	17.850	-
<b>VOLVO</b>															
7905 LH	U	híbrido D5F+I-sam	4.760	4L	215+160	816+800	-	Volvo I Shift	5.945	12.084	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	19.000	-
B7R	I	Volvo D7E	7.140	6L	290	1.071	-	ManualZF/Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	19.000	-
B7R low entry	I	Volvo D7E	7.140	6L	290	1.071	-	Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	19.000	-
B9L	U	Volvo D9B	9.364	6L	260,310	1.100-1.400	-	Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	19.000	-
B9TL	U	Volvo D9B	9.364	6L	260	1.100	-	Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	19.000	-
B9L articulado	I	Volvo D9B	9.364	6L	310,360	1.400-1.600	-	Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	29.000	-
B9S LA articulado	U	Volvo D9B	9.364	6L	310,360	1.400-1.600	-	Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	28.000	-
B9S LEA articulado	U	Volvo D9B	9.364	6L	310,360	1.400-1.600	-	Zf Ecolife/Voith	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR	N	27.000	-
B9R LE 6x2	I	Volvo D9B	9.364	6L	380	1.700	-	Volvo I Shift/Zf Ecolife	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N	19.000	-
B9R	T	Volvo D9B	9.364	6L	380	1.700	-	Volvo I Shift	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N	19.000	-
B11R	T/I	Volvo D11C	10.800	6L	370,410,450	1.750-2.150	-	Volvo I Shift/Zf Ecolife	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N	19.000	-
B11R 6x2	T/I	Volvo D11C	10.800	6L	370,410,450	1.750-2.150	-	Volvo I Shift/Zf Ecolife	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N	24.750	-
B13R	T	Volvo D13C	12800	6L	420,460	2.100-2.300	-	Volvo I Shift	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N	19.000	-
B13R 6x2	T	Volvo D13C	12800	6L	420,460	2.100-2.300	-	Volvo I Shift	-	-	-	DD/EBS/ABS/ASR+ESP	N	24.750	-

VERSIONES: I: Interurbano U: Urbano T: Turismo / SUSPENSIÓN: N: Neumática M: Mecánica / -: No disponible / Precio y consumo aproximados

# Think Tank y la Fundación Corell 'diseñan' la movilidad de las personas para cuando acabe el estado de alarma

La posible rebaja del estado de alarma, en unas semanas, va a motivar que, de una manera adecuada al ritmo de eliminación de restricciones, la

oferta de servicios públicos de transporte se vaya incrementando por parte de la Administración pertinente, desde la actual, prácticamente nula, hasta

llegar a un punto de normalidad que ajuste oferta y demanda. Think Tank Movilidad y la Fundación Corell proponen un posible camino.

La salida del periodo de hibernación de la economía, desde el lunes 13 de abril, con un incremento de la oferta, con nuevas normas sobre salud, mascarillas y prevención de riesgos laborales, EPIs y condiciones de uso limitado del espacio de los vehículos de transporte, da una idea de que se está diseñando, de forma temporal y flexible, un servicio distinto al que se prestaba anteriormente a la crisis del Covid-19.

El momento es nuevo y de difícil gestión, por lo que es necesario tener una plataforma de negociación y comunicación activa, estable y específica para el transporte de personas, entre las autoridades de transporte, en sus distintos niveles, con los operadores y sus representantes asociativos.

La ausencia de normas específicas para el transporte, más allá de las prohibiciones de movilidad y de las condiciones necesarias, se ha justificado por el estado de alarma, pero cuando finalice es necesaria la construcción de un marco nuevo provisional y flexible.

"Estamos hablando de que el Sector necesita planificación, anticipación y recursos para la nueva movilidad que exige la actual crisis sanitaria", tal y como apuntan desde Think Tank.

Así, la creación de una plataforma sectorial de movilidad, permitiría planificar y trasladar, de forma homogénea a la práctica de las empresas, las condiciones reales de prestación del servicio y las normas genéricas que se emiten desde el Gobierno de la nación.

La situación actual es muy complicada para la industria del transporte de viajeros, compuesta por empresas de todo tipo y tamaño, que están pasando ya por problemas de liquidez y de viabilidad económica, ante la brutal caída de la demanda, que alcanza el 95% en la mayoría de los servicios.



"Ignorarlo no es solución y retrasar la solución tampoco. Lo que no se prevé y planifica produce costes adicionales innecesarios en el momento de su aplicación", continúa el comunicado, añadiendo que "existen ejemplos que no es necesario citar".

## Servicios esenciales

Los operadores están tratando de visualizar el nuevo escenario y creen que la puesta en marcha del servicio va a tener unos estrictos protocolos de sanidad, que incrementarán el coste operacional y disminuirán la ocupación del autocar.

La salida de la hibernación muestra ya algunos problemas que hay que resolver para la salida del

estado de alarma y que hay que resolver de forma satisfactoria para todos.

Sin ser exhaustivos, pero para mostrar el problema operativo real, se enumeran los siguientes:

1.- El servicio básico deberá tener condiciones específicas para los servicios esenciales, como el transporte regular de uso general, el de uso especial y, por otro lado, el urbano.

2.- Como medidas generales flexibles, se deberían planificar, evaluando el coste económico, las acciones sobre:

— Nivel de oferta requerida: se considera que la demanda no se recuperará a niveles habituales en, al menos, un año. Por lo que la oferta deberá incrementarse de

forma gradual y procurando que evolucione con la demanda real.

— Infraestructuras: en estaciones terminales y paradas se debe garantizar la limpieza y desinfección diaria, al menos de todas ellas, de acuerdo con las normas generales o específicas vigentes.

— Vehículos: limpieza y desinfección en función del número de viajes realizados en el día.

— Personal laboral: con normas y procedimientos reglados, que estén aprobados y evaluados, desde EPIs, al rediseño del puesto y la zona de trabajo.

— Clientes: control previo al embarque en las estaciones de autobuses, a través de la medida de la temperatura a la entrada de la instalación. Para una mejor

trazabilidad, todos los billetes deberían ser nominativos, salvo en transporte urbano y habría que evitar el pago en efectivo.

— Ocupación máxima: definirla en función del tipo de viaje, lo cual trae consecuencias en la viabilidad del contrato y, por ello, de la empresa.

3.- Todos estos cambios producen nuevas condiciones provisionales de transporte, con enfoque a la seguridad sanitaria de las personas implicadas, trabajadores de empresas de transporte, estaciones y viajeros, que deben concretarse en un acuerdo sectorial de contenido social y económico.

## Propuesta para avanzar

Desde el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell se considera "que hay que anticiparse y planificar la salida para que sea eficaz y se mantenga la calidad del empleo y del servicio anterior", para lo que se propone:

— Inicio urgente del trabajo entre Administración y asociaciones representativas, para fijar normas y protocolos de ejecución, dirigida por la Secretaría General de Transporte, para aplicar a la salida del estado de alarma unas normas adecuadas a las necesidades temporales.

— Evaluación económica del nuevo modelo de movilidad para servicios esenciales y los costes inducidos que genera.

— Revisión y adaptación de las normas horizontales de ayudas propuestas por el Estado a las condiciones del sector y su complemento, con un fondo económico de contingencia específico, para el transporte de personas.

— Actualización de la normativa sectorial, con urgencia, que permita un ajuste de los contratos actuales a la nueva situación económica.

## Análisis de Actualidad del Turismo y Agencias de Viajes en España

# NEXOTUR

PVP: 9€ cada volumen  
PVP: 98€ colección completa (\*)

Solicite su ejemplar o colección: [suscripciones@nexotur.com](mailto:suscripciones@nexotur.com)

(\*) El volumen 12 (años 2018 y 2019) se entregará en enero de 2020

# El impacto del coronavirus hace necesario que el Sector sea declarado como 'zona catastrófica' para Confebus

Intensa actividad de Confebus durante el estado de alarma. Son muchas las acciones, comunicados y opiniones que ha mantenido o publicado en las últimas

semanas, que pasamos a resumir en las tres próximas páginas. Desde su participación en webminar, hasta sus contactos a nivel europeo, la estrecha colabo-

ración con Atuc en favor del transporte público, la protección de las pymes o la relación con entidades que facilitan la financiación, algunos ejemplos.

Confebus, en colaboración con KPMG, celebró el pasado 17 de abril el webinar 'Impacto del Covid-19 en el Transporte en Autobús', que fue seguido por cerca de 100 empresarios y directivos de organizaciones y empresas asociadas a la Confederación. Ante la grave situación provocada por el Covid-19 y el Estado de Alarma, Confebus decidió organizar un seminario específico para analizar las claves e impactos de toda la normativa que se ha adoptado en este período y que condiciona muy especialmente la actividad y operaciones del Sector, tanto ahora como en el futuro. Así, durante la sesión, varios expertos de la firma global de servicios profesionales analizaron las áreas más impactadas en las compañías y las posibles estrategias para afrontar esta situación.

El presidente de Confebus, Rafael Barbadillo, que fue el encargado de introducir el webinar, se refirió en su intervención a la grave situación que atraviesa el

transporte de viajeros por carretera, uno de los sectores más afectados por la crisis del Covid-19, por lo que se debería declarar al Sector como 'zona catastrófica'. Asimismo, recaló la necesidad de articular cuanto antes un Fondo de Contingencia para el Transporte, un Sector que precisa de medidas urgentes y excepcionales que inyecten liquidez ante la fortísima caída de demanda e ingresos que se está produciendo, pues de lo contrario muchas empresas no podrán superar la crisis.

Por su parte, Cándido Pérez Serrano, socio responsable de Transporte de KPMG en España, señaló que el Sector del transporte en autobús debe gestionar tanto el efecto de la crisis como su actividad en la nueva situación después de la epidemia para reforzar su presencia. Tras la bienvenida, intervino Javier Hervás, socio responsable de Laboral de KPMG Abogados, quien desglosó las principales novedades en materia laboral que han introducido los

dos reales decretos aprobados por el Gobierno y advirtió que la desescalada vendrá acompañada de nueva legislación. Asimismo, ofreció recomendaciones para eludir la casuística y problemática que ha ido surgiendo a la hora de tramitar dichas medidas a nivel de empresa.

A continuación, Ovidio Turrado, socio de Deal Advisory de KPMG en España, centró su ponencia en los aspectos clave a gestionar ante la crisis del Covid-19 en cuanto a la liquidez y financiación, ya que la liquidez de las empresas se ha convertido en un aspecto crítico y ser capaces de preservarla durante la fase más dura de la crisis es determinante para afrontar con éxito la recuperación. Así, su ponencia ofreció pautas importantes para la búsqueda de financiación o renegociación de financiaciones existentes en el marco del diseño de una estrategia a niveles operativos y de financiación fiscal de la empresa. Además, dadas las condiciones de acceso a

los avales del ICO, recordó que es fundamental demostrar que la empresa era viable con anterioridad al Covid-19.

## Novedades regulatorias

A su vez, Ana López Carrascal, directora en Regulatorio, Administrativo y Competencia de KPMG Abogados, expuso las principales novedades en la regulación que se han ido adoptando con motivo del estado de alarma y del Covid-19, abordando especialmente las diferentes medidas que se han puesto en marcha con afeción a la actividad empresarial del transporte de viajeros por carretera, el impacto que han tenido en el servicio y la valoración de medidas compensatorias.

Por otro lado, Carlos Barceló, director en el área de Forensic de KPMG en España, habló sobre el reequilibrio económico-financiero de las concesiones, explicando las diferentes medidas habilitadas excepcionalmente durante el estado de alarma en materia de

contratación pública, las principales claves con las que ha de contar un informe pericial para acreditar y cuantificar el desequilibrio económico-financiero sufrido por la empresa concesionaria, así como, la forma de plantear de manera sólida las distintas alternativas que permitan reequilibrar económicamente la concesión.

## Seguridad en el postCovid-19

Por último, Rafael Tejedor, director de Governance, Risk and Compliance (GRC) de KPMG en España, expuso una iniciativa que está desplegando KPMG para aportar seguridad en la etapa postCovid-19 y auditar los protocolos desarrollados por el Gobierno para diferentes espacios públicos como los medios de transporte. Alternativamente, también este equipo asesora en el diseño de dichos protocolos y controles. Al finalizar las ponencias, se abrió un turno de preguntas entre los participantes para que pudieran plantear todas sus dudas.

## Felipe VI muestra su apoyo al Sector del autobús

El pasado sábado, 11 de abril, Su Majestad el Rey mantuvo una conversación telefónica con el presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE y de Confebus, Rafael Barbadillo, interesándose por la situación del transporte por carretera y por el impacto que está teniendo la crisis del Covid-19 en el Sector.

Durante la entrevista, Su Majestad el Rey quiso mostrar su apoyo a este Sector, reconociendo su gran contribución y aportación a la realidad del país en estos momentos de crisis. Asimismo, agradeció la labor tan importante que esta desempeñando el transporte por carretera y mostró su compromiso de cara al futuro.

Por su parte, Rafael Barbadillo trasladó a Su Majestad el Rey la importancia estratégica creciente del transporte por carretera, no sólo por contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país, sino por apoyar el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo. Un Sector compuesto por 59.200 empresas de transporte de mercancías y 3.150 de transporte de viajeros, la mayoría de ellas pymes, siendo el parque de camiones de 255.000 y el de autobuses de 42.000. El empleo generado entre las dos actividades es de 1.070.000 trabajadores.

Además, le reveló cómo la actual crisis generada por el Co-

vid-19 ha provocado una drástica caída de la demanda de movilidad de mercancías y de viajeros, como consecuencia del decreto del estado de alarma.

Ambas actividades han continuado prestando servicios para garantizar el acceso para, por un lado, proveer de equipos médicos, medicamentos, alimentos, combustible, entre otros, y por otro, para permitir que las personas que tienen que desplazarse, principalmente por motivos laborales (personal sanitario, supermercados, policías...), lo hayan podido hacer con una oferta de transporte suficiente.

Sin embargo, son muchas las subactividades que se han paralizado, como los portavehículos, el transporte de componentes industriales o todos los servicios relacionados con el transporte turístico y de escolares, lo que ha provocado que muchas empresas hayan tenido que cerrar temporalmente, acudiendo para ello, a los expedientes de regulación de empleo temporal.

Por otro lado, el presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE puso de manifiesto que, a pesar del cierre de temporal, hay muchos costes fijos en los que las empresas siguen incurriendo como los seguros, el *leasing* de los vehículos, las cotizaciones a Seguridad Social de los ERTES, los impuestos, lo que está provo-



cando una crisis de liquidez en gran parte del Sector.

## Servicios mínimos

En cuanto al transporte público de viajeros, le explicó a Su Majestad el Rey que éste debe seguir cumpliendo servicios mínimos de operaciones de transporte, ofreciendo niveles de oferta muy superiores a la demanda para garantizar la movilidad de las personas que necesitan acudir a trabajar en las actividades esenciales. Dichos niveles de oferta son establecidos

por las administraciones competentes. Pero la drástica caída de la demanda del transporte público alcanza cotas del 90%, lo que supone unas cifras insostenibles a corto plazo. Este impacto se produce en un momento en el que a los costes fijos hay que sumar la inversión adicional que impone la gestión de la crisis para preservar la salud tanto de trabajadores como de usuarios.

Asimismo, las medidas adoptadas por las crisis del coronavirus se han traducido en una inversión

extra para preservar el distanciamiento social en infraestructuras y vehículos (limitada a un tercio de la ocupación) o la desinfección y limpieza extra de los vehículos de forma diaria.

Finalmente, el presidente de Confebus destacó la necesidad de preservar el tejido productivo de la movilidad para que, una vez superada la crisis y levantadas las restricciones a la movilidad, las empresas tengan la capacidad de poder ofrecer los niveles necesarios para atender la demanda de movilidad de las personas y mercancías, como condición básica de su calidad de vida y para sus necesidades cotidianas, así como para acceder a servicios públicos básicos y a otros de carácter esencial.

En este sentido, Rafael Barbadillo hizo hincapié en como, hasta la fecha, no se ha aprobado ninguna normativa que contenga medidas específicas para el transporte público, aún cuando las actuaciones establecidas han afectado gravemente a estos servicios y colocan en riesgo la viabilidad de sus operaciones. Por ello, resulta necesario establecer medidas compensatorias, como un fondo de contingencia para el transporte, para paliar los efectos desfavorables provocados, garantizar la prestación de servicios y preservar el sistema de transporte público en nuestro país.

# Atuc y Confebus, en defensa del transporte público

Atuc y Confebus se han dado la mano para, conjuntamente, tratar de defender un transporte público cuya actividad ha descendido un 90% desde que comenzó

el confinamiento por el Covid-19. Por eso, proponen aplazar las cotizaciones a la Seguridad Social y los pagos de IRPF, además de nuevas líneas de financia-

ción, entre las peticiones. El Sector debe cumplir los servicios mínimos y garantizar la salud de los usuarios y trabajadores, pero no puede hacerlo solo.

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) y la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebus) han firmado un manifiesto en el que reclaman al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana una batería de medidas urgentes para aliviar la situación económica que vive el sector ante la crisis del coronavirus.

La drástica caída de la demanda del transporte público alcanza cotas del 90% en las semanas del confinamiento al que obliga el Real Decreto del Estado de Alarma, cifras insostenibles en el medio plazo. Este impacto se produce en un momento en el que a los costes fijos hay que sumar la inversión adicional que impone la gestión de la crisis para preservar la salud tanto de trabajadores como de usuarios. Algunas de estas medidas se traducen en una inversión extra para preservar el distanciamiento social en infraestructuras y vehículos o la desinfección y limpieza extra de los vehículos de forma diaria.

Tanto Atuc como Confebus reclaman de forma urgente la adopción de medidas excepcionales que eviten el colapso del sistema y la pérdida del 10% del PIB, además de salvaguardar centenares de miles de empleos directos e indirectos (operadores de transporte público,

operadores privados, subcontratistas, nuevos proveedores de movilidad, industria) que dependen del Sector.

## Obligaciones

Ambas organizaciones recuerdan la necesidad que tiene el Sector de cumplir con los servicios mínimos de transporte y, al mismo tiempo, garantizar que no existan contagios entre los usuarios y trabajadores. Por ello, desde las organizaciones se ha solicitado al Gobierno una serie de medidas urgentes que permitan garantizar los servicios esenciales y ayudar al mantenimiento y supervivencia del Sector en su conjunto para facilitar su recuperación tras la crisis generada por el Covid-19. Las medidas solicitadas son las siguientes:

— Aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social y pagos de IRPF para todas las empresas de hasta seis meses sin intereses, debiendo hacerse frente a dichos pagos en un plazo máximo de 24 meses.

— Transferencia urgente a los Ayuntamientos por un importe similar al que el Ministerio de Hacienda realiza todos los años como subvención para el mantenimiento del transporte urbano (artículo 119 de la Ley 6/2018 de Presupuestos del Estado). Las organizaciones



consideran que la cantidad deseable sería la de una anualidad, pero entienden las restricciones económicas y solicitan al menos una parte. Esta transferencia debería constar como finalista para los operadores.

— Establecimiento directo de una línea de financiación que dote de liquidez a todas las empresas, mediante préstamos sin interés,

para afrontar las necesidades del servicio público.

— En el caso de contratos de servicio público que se gestionan a riesgo y ventura, fundamentalmente en el ámbito interurbano, solicitamos la modificación temporal del régimen económico para que el coste de prestación de los servicios sea asumido y compensado por las Autoridades Competentes, como

medida extraordinaria hasta que se restablezca la movilidad.

Atuc y Confebus reiteran que estas medidas contribuirían a mantener el servicio de transporte público mínimo, tan necesario para la población española en estos momentos tan difíciles y excepcionales, y los miles de puestos de trabajo que dependen de este Sector.

## Las pymes, que son más vulnerables, tampoco pueden quedarse atrás

Según el comunicado emitido el pasado 1 de abril por IRU (International Road Transport Union), el transporte de viajeros por carretera es la columna vertebral de la economía mundial y contribuye al éxito de numerosos sectores, como la industria del turismo, siendo esencial en los viajes de negocio y de ocio. Pero a medida que las medidas de contención de la pandemia Covid-19 están obligando a millones de personas a quedarse en casa, las operaciones de transporte de viajeros han sido condenadas a un bloqueo, como ningún otro en la historia de la industria.

La actividad de transporte de viajeros llegó a su "punto muerto virtual" para cientos de miles de pequeñas y medianas empresas (pymes) en el momento en que se introdujeron las estrictas medidas de contención del Covid-19. Aparte de los limitados servicios urbanos, en los servicios interurbanos la actividad ha disminuido en al menos un 90-95% y en el transporte turístico la disminución

ha sido del 100%. Para tratar de adaptarse a esta nueva y, es de esperar, temporal realidad, algunos operadores de movilidad han reconvertido sus actividades habituales para hacer frente a la demanda y ayudar a combatir la pandemia.

## Las necesidades inmediatas

Mientras que las empresas de transporte de viajeros permanecen movilizadas para ayudar a mantener el movimiento mundial, las pymes, que representan la mayoría de las empresas, están al borde de la quiebra, con graves problemas de tesorería.

Por lo tanto, para garantizar la supervivencia de los servicios de transporte de viajeros durante la crisis del Covid-19, se necesitan medidas inmediatas de apoyo financiero. Las ayudas estatales anunciadas por la Comisión Europea son un bienvenido primer paso, pero es necesario seguir esta acción de desbloqueo de fondos a nivel nacional y su puesta a disposición rápida, de una manera no burocrática, para las pymes que

los necesitan en la mayoría de los Estados Miembros de la UE en la industria del transporte por carretera.

Mientras que la industria del transporte de viajeros sigue dando todo su apoyo a los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales para combatir el Covid-19, muchos están preocupados por los riesgos a los que se enfrentan para satisfacer las necesidades esenciales de transporte de la población. Por lo tanto, se necesitan urgentemente enfoques concertados y armonizados para salvaguardar la propia salud de los conductores.

De cara al futuro, un futuro libre de Covid-19, los operadores de transporte de viajeros tendrán un papel vital que desempeñar en la satisfacción de las necesidades de movilidad de las personas durante la fase de recuperación económica. El transporte de viajeros por carretera es el modo colectivo de transporte que mayor movilidad genera. Por tanto, su recuperación y posterior supervivencia debe ser de máxima prioridad.

## Coincidencia con la IRU en el impulso de medidas armonizadas

En respuesta a la hoja de ruta de la Unión Europea para el levantamiento de las medidas de contención al Covid-19 en toda Europa, Confebus se suma a IRU (International Road Transport Union) para solicitar al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, un plan de acción inmediato para garantizar la supervivencia del Transporte en Autobús, que se ha visto gravemente afectado por la crisis del coronavirus, y cuyas negativas consecuencias continuarán al menos hasta 2022.

Así, se prevé que los ingresos disminuyan, de media, entre un 80 y un 100% durante el período de confinamiento y, a medida que se levantan estas medidas de contención, las perspectivas para las empresas de transporte en autobús siguen siendo sombrías, debido a las normas de distanciamiento social, las restricciones a la movilidad y el miedo a viajar. La mayoría de los operadores se enfrentan a importantes reducciones de la actividad durante un largo período de tiempo.

La recuperación económica y el retorno a normalidad dependen del funcionamiento y la accesibilidad a

los servicios de transporte de viajeros por carretera, especialmente para los ciudadanos y trabajadores más desfavorecidos y vulnerables. Es preciso, por tanto, apoyar ahora al sector para asegurar la recuperación de las empresas y que las redes de movilidad sigan funcionando.

Para ello, Confebus propone la adopción de medidas de apoyo al transporte en autobús, para trasladar a escala europea, cruciales para la supervivencia del Sector:

— Las ayudas y otras medidas de apoyo promulgadas hasta la fecha no han sido específicas para el transporte de viajeros por carretera y son insuficientes para garantizar la continuidad del transporte público en autobús y, por ende, de la movilidad universal. De este modo, resulta necesario establecer un fondo a escala europea para financiar las obligaciones de servicio público que garantizan la movilidad universal de las personas.

— Se debe seguir dando prioridad al transporte colectivo de viajeros, estableciendo medidas adecuadas de protección de la salud, como la forma más eficaz de descarbonizar y descongestionar el transporte por carretera.

# Barómetro para monitorizar el impacto del virus

Confebus puso en marcha a finales de marzo una breve encuesta online para conocer, directamente de su tejido empresarial, sus inquietudes y, en este caso

concreto, las medidas que necesitan las empresas y que se deberían poner en marcha por parte de Gobierno. Los resultados de dicho Barómetro ya se

conocen, y están disponibles en la página web de la Confederación. Destaca que el 85% de las empresas se han visto obligadas a solicitar un ERTE.

El 73% de los participantes en la encuesta han sido pequeñas empresas (<50 trabajadores), seguido por las empresas medianas (14,9%) y las grandes (9,5%). Asimismo, también han participado un pequeño porcentaje de grupos empresariales y asociaciones.

El 83,8% de las empresas que han participado se dedican al transporte discrecional/turístico, seguido por el transporte regular de uso especial (66,2%), el transporte regular de uso general (48,6%), el transporte urbano (17,6%) y el resto de sectores de actividad (1,4% cada uno).

Entre los resultados más relevantes, cabe destacar que las principales medidas que las empresas están llevando a cabo para afrontar la situación provocada por el Coronavirus son: los ERTes (85,1%), la reducción de la actividad de la empresa (43,2%), el teletrabajo (27%), las vacaciones (21,6%), la distribución de la jornada (21,6%) y el cese de la actividad de la empresa (20,3%).

En cuanto a la pregunta sobre cuales son las principales medidas que el Gobierno debería estable-

cer para ayudar a las empresas de transporte en relación con la crisis del coronavirus, el 87,8% se inclinó por las deducciones fiscales, un 82,4% por las deducciones de la seguridad social de los trabajadores, un 68,9% por la concesión de ayudas directas al transporte turístico, un 64,9% por el pago del 100% de los contratos de transporte escolar y un 40,5% por la prórroga de dos años del contrato de transporte escolar.

## Virus y rentabilidad

Por otro lado, las principales preocupaciones de los empresarios del Sector para los próximos meses son el coronavirus (89,2%), la rentabilidad del negocio (77%), la evolución del mercado y del sector (67,6%), los costes laborales (55,4%), la morosidad (48,6%) y la financiación (45,9%).

Asimismo, las principales amenazas para las empresas del sector para 2020 son la incertidumbre económica (95,9%), la incertidumbre sanitaria (60,8%), la financiación (37,8%), la incertidumbre política (36,5%) y la burocracia (31,1%).



Finalmente, para los empresarios del Sector, las principales medidas que el Gobierno debería adoptar para crear empleo y mantener el crecimiento económico son la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social (95,9%), la baja-

da del tipo del impuesto de Sociedades (70,3%) y la flexibilización laboral (60,8%). La bajada de las cotizaciones a la Seguridad Social es la principal medida de reducción fiscal por la que apuesta el sector (70,3% de los encuestados).

La Confederación también ha querido aprovechar la ocasión para agradecer la colaboración de todos sus asociados, ya que su participación ha sido extremadamente valiosa para la elaboración de este Barómetro.

## Iberaval y Confebus buscan paliar las posibles tensiones de tesorería

Iberbús Liquidez abordará operaciones financieras dirigidas a solucionar tensiones de tesorería, que podrán devolverse en un plazo de entre tres y cinco años (con 12 meses de carencia), por un importe de hasta 500.000 euros. Esta línea representa una mejora dentro de la alianza existente entre la sociedad de garantía (SGR) con mayor actividad de financiación en nuestro país, Iberaval, y Confebus. Dicha colaboración se sellaba hace ahora casi dos años (el 26 de julio de 2018), con el propósito de agilizar la concesión de avales técnicos a los transportistas de viajeros.

La compleja situación económica derivada de la aplicación del estado de alarma, con el parón que ha supuesto esto para la actividad económica, ha llevado al presidente de Confebus, Rafael Barbadillo, y al director general de la sociedad de garantía, Pedro Pisonero, a acordar el lanzamiento de esta línea, que busca dar "una respuesta ágil" a las necesidades concretas de los socios de la patronal del transporte colectivo de viajeros, para que puedan afrontar los desafíos derivados de la crisis.

Confebus tiene como reto poner en valor la aportación social y económica del transporte de viajeros



por carretera como sector estratégico. Con la misión de defender sus intereses, fortalecerlo y dotarlo de un nuevo espíritu adaptado a la actualidad y a las exigencias de sus clientes, generando sinergias económicas y favoreciendo la ética empresarial. Dicha Confederación forma parte del Consejo de Administración de Iberaval desde el verano del pasado 2019.

Por su parte, Iberaval es una entidad financiera con participación público-privada, históricamente

ligada al Transporte, dado que en 2015 afrontó la absorción de Transaval y cuenta con un área de negocio especializada en el ámbito del Transporte. Iberaval, además, es ya la sociedad de garantía española con mayor volumen de financiación aportado en los dos últimos años, y cuenta con el porcentaje de socios más elevado (21%) entre las 18 SGR españolas, con casi 29.000 asociados, sobre un total de 135.000 existentes en España.

## Borrox colabora con Confebus para inyectar mayor liquidez

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, Confebus 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 la continuidad de esta y que muchas veces im-

piden que los empresarios puedan hacer frente a sus obligaciones.

Su filosofía se centra en ofrecer liquidez 100% online, con precios transparentes y sin productos vinculados, con un tipo de financiación que no suma Cirbe. Los clientes no tienen que pagar comisiones de apertura, mantenimiento, ni cancelación de línea. La solicitud se realiza desde su página web, se recibe una oferta en menos de una hora y el pago en cuenta en menos de 48 horas desde la solicitud. Asimismo, la financiación alternativa de Borrox permite que todas las empresas, sin importar su situación financiera o si están en ficheros de morosidad como RAI o Asnef puedan conseguir liquidez para su negocio, ya que su departamento de riesgos solo estudia al deudor.

Los asociados de Confebus encontrarán en Borrox un aliado para obtener liquidez en menos de 48 horas sin salir de casa, con precios especiales, con menos requisitos que cualquier entidad financiera y sin comprometer facturaciones futuras. Se financia factura a factura, de manera que no se obliga a ceder un contrato o cliente completo. Además, todas las operaciones con el sector público están aprobadas automáticamente.

# Anetra solicita la ampliación del ámbito temporal de los ERTes por la lenta recuperación posterior a la crisis

Anetra ha mostrado una importante actividad a lo largo del mes pasado, tratando de aportar luz y propuestas para conocer la realidad de sus aso-

ciados durante la pandemia e informando de las iniciativas llevadas a cabo. En estas dos páginas resumimos una parte de su trabajo, empezando por la

solicitud elevada al Gobierno para que se amplíe el ámbito temporal de los expedientes temporales de regulación de empleo solicitados por las empresas.

Desde el comienzo de la pandemia sanitaria en nuestro país, y con la aplicación del Estado de Alarma, el 100% tanto de servicios turísticos de transporte de viajeros, los discrecionales como los regulares de uso especial asistenciales o escolares, se encuentran totalmente cancelados, teniendo las empresas prácticamente la totalidad de la flota parada sin actividad y sin ingresos.

Reconociendo el Gobierno de España este escenario, se ha regulado la figura del ERTE por fuerza mayor como una medida a la que, desde el primer día de confinamiento ciudadano y empresarial, las microempresas y pymes se han acogido con suficientes justificaciones y argumentos. Una medida cuyos dos principales requisitos son, finalizado el Estado de Alarma, la vuelta al trabajo de los trabajadores asalariados fijos incluidos en el expediente aprobado, y que además todos ellos mantengan sus empleos en un plazo de seis meses posterior al retorno.

Una de las preocupaciones que tiene el empresariado de Anetra "se centra en ese día después, en el que el desconfinamiento se

produzca y los trabajadores tengan que regresar a unas compañías sin apenas actividad, generando unos costes de nóminas y seguridad social que no puedan hacerse frente ante la continua falta de ingresos en un medio plazo", apuntan desde la Asociación.

## Datos propios

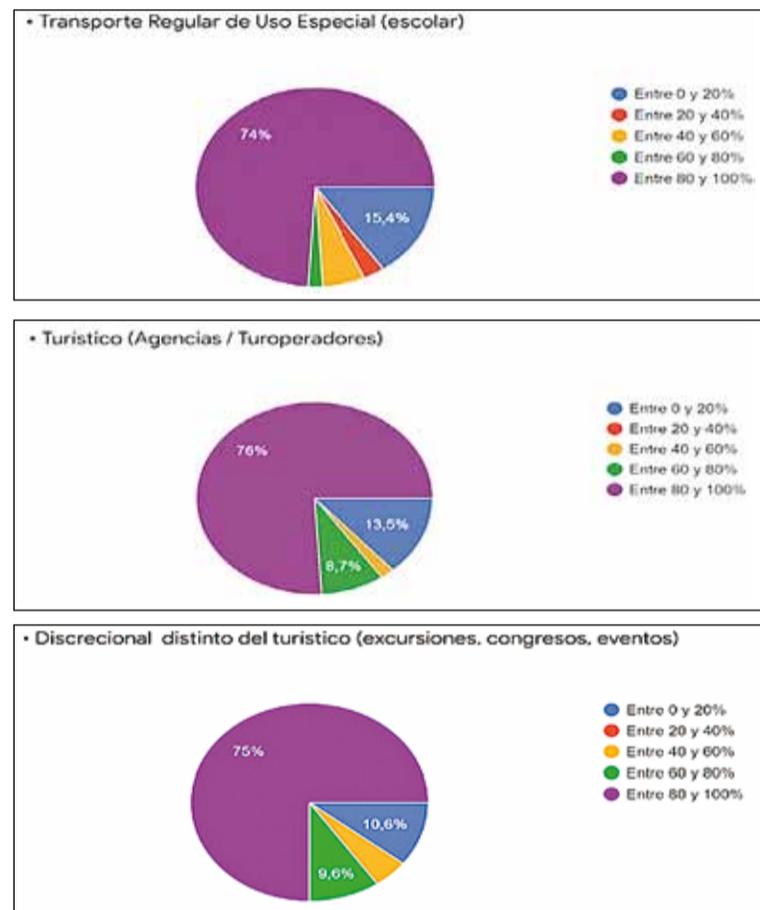
"Hemos lanzado una encuesta interna a nuestras empresas afiliadas preguntándolas por el porcentaje de suspensión de contratos y/o anulación de servicios estimado por servicios a corto o medio plazo (hasta seis meses)", afirman fuentes de Anetra, y "las respuestas hablan por sí mismas, ya que por ejemplo el transporte escolar no se retomaría, en principio, hasta septiembre y en función del protocolo de capacidad por vehículo que Sanidad regulase; o el transporte turístico, cuya temporada de verano será testimonial".

Por lo tanto, Anetra tiene justificaciones y argumentos suficientes para solicitar un mantenimiento en el tiempo de los ERTes por fuerza mayor, con todas las garantías que regula para las empresas y sus trabajadores, mientras

que la desescalada sea acorde con un ritmo de ejecución de servicios reales que permitan la entrada de ingresos por la realización de transportes efectivos.

"Tanto las Instituciones comunitarias como el Gobierno de España y los agentes sociales, son conscientes que los sectores empresariales del Transporte y del turismo tendrán un mayor plazo temporal de 'hibernación' de las empresas que los conforman, y por ello las medidas excepcionales tienen que seguir en vigor mientras que transcurran las fases reales de normalización de la vida empresarial, económica y laboral de estos motores de nuestro PIB".

Por lo tanto, desde Anetra se solicita "cuanto antes" que se acuerde en Consejo de Ministros y se publique en el BOE, una ampliación del ámbito temporal de aquellas empresas de transporte de viajeros por carretera que tengan concedido bajo resolución o silencio positivo un ERTE por fuerza mayor, "hasta que las condiciones sean las idóneas para que los trabajadores asalariados vuelvan a prestar servicios para las empresas para las que trabajan".



## ¿Qué están haciendo los Estados de la UE por las pymes?

La información diaria que proporciona el Estado, no solo a través de las ruedas de prensa, sino por medio de todos los canales oficiales, nos permiten conocer las medidas que se están tomando para ir venciendo a la curva del virus.

Pero, en el ámbito empresarial y económico, Anetra se ha preguntado cómo se está actuando en los países europeos ante una realidad que es común a todos ellos, realizando un estudio actualizado en la que se detallan, de manera comparada, las medidas que se tienen aprobadas y puestas en marcha en cada país en beneficio de PYMES y autónomos.

A modo de ejemplo, "y buscando sintetizar aquellas que consideramos más destacables, vamos a reflejar una medida que cada país europeo inyecta de manera directa sobre su tejido empresarial", indican desde la Asociación.

— Alemania: Ayudas económicas directas para autónomos durante tres meses (ampliables dos más): los que tengan hasta cinco empleados, 9.000 euros; los que tengan hasta 10, 15.000 euros.

— Austria: Otorgamiento de 10.000 millones de euros destinados a exenciones fiscales de las empresas.

— Bélgica: Aplazamientos del pago del IVA, de las cotizaciones so-

ciales y de impuestos de sociedades, de circulación y del IBI.

— Bulgaria: El plazo para la presentación tanto de los estados financieros anuales como de las declaraciones y pagos fiscales anuales, se aplazan de finales de marzo a finales de junio.

— Croacia: Aplazamiento de ciertos pagos de impuestos, sin cobrar intereses ni multas de aquellos que se pospongan.

— Chipre: Recursos de 11 millones de euros para el sector del turismo durante el período junio a septiembre de 2020, así como acciones para atraer turistas de octubre 2020 a marzo de 2021.

— Dinamarca: Las empresas que demuestren pérdidas de ingresos superior al 40% recibirán durante tres meses una compensación directa de entre el 25% (en caso de pérdida de ingresos del 40-60%) y el 80% (en caso de pérdida de ingresos del 80-100%).

— Eslovaquia: Se posponen los plazos de los préstamos, hipotecas y arrendamientos hasta el 31 de diciembre de 2020.

— Eslovenia: Se permite que las empresas puedan solicitar un aplazamiento en el pago de impuestos en 24 mensualidades durante los próximos dos años.

— Estonia: Medidas de garantía

de préstamos a empresas por un importe de 1.000 millones de euros para préstamos bancarios ya emitidos, para permitir ajustes en el calendario de amortización.

— Finlandia: Se asignan 700 millones de euros para pymes que emplean a 6-250 trabajadores, y a empresas de mediana capitalización con un volumen de negocios anual inferior a 300 millones de euros, que operan en el turismo o sectores afines.

— Francia: El banco público de inversiones dará cobertura sobre las garantías estatales para pymes sobre los préstamos concedidos, aumentándolos del 70% al 90% del importe prestado.

— Grecia: Las empresas que hayan cerrado durante al menos 10 días recibirán una prórroga de cuatro meses para pagar el IVA y las cotizaciones a la seguridad social.

— Hungría: Las empresas de los sectores gravemente afectados (turismo, deportivos, culturales, transporte de viajeros) están exentas del pago de cotizaciones patronales a la seguridad social hasta final de año, y de impuestos hasta finales de junio.

— Irlanda: Concesión de préstamos adicionales a pymes de mediana capitalización (hasta 500 empleados), ofreciendo una garantía estatal parcial del 80% a los bancos

contra préstamos de hasta un millón de euros durante períodos de hasta siete años.

— Italia: El Estado avala todas las garantías de préstamos bancarios en un 90%, se suspenden los pagos del IVA hasta mayo, y se suspenden el pago de las cuotas de hipotecas y préstamos hasta el 30 de septiembre.

— Letonia: Reembolso más rápido de las devoluciones del IVA pagado en 2019 en un plazo de 30 días después de la fecha límite de declaración del IVA, que fue el 1 de abril de 2020.

— Lituania: Se ofrece aplazar los pagos fiscales, así como los del consumo de gas y electricidad, todos ellos sin penalizaciones.

— Luxemburgo: Los impuestos y las cotizaciones a la seguridad social pueden aplazarse durante seis meses.

— Malta: El Gobierno acelerará sus pagos a las empresas, como las devoluciones del IVA, con el fin de ayudar a la liquidez financiera otorgando suministro de capital circulante directo a los empresarios y a los autónomos.

— Países Bajos: Se abre un sistema de garantía de crédito a las pymes por el Sistema Público de Financiación de Empresas de Garantía, que aumenta sus límites sobre préstamos bancarios (mínimo 1,5 millones de euros, máximo 50 por empresa).

— Polonia: Se introduce nuevo método de liquidación de pérdidas por parte de los empresarios, y las pérdidas incurridas en 2020 se deducirán del impuesto debido en 2019.

— Portugal: Creada una línea de crédito del Tesoro para microempresas del sector turístico afectadas, con una asignación presupuestaria de 60 millones de euros para préstamos sin intereses. Se prorrogan los plazos para el pago del impuesto de sociedades y la presentación de declaraciones fiscales.

— República Checa: Empresas y autónomos no tendrán que hacer el prepagado de impuestos de junio; las pérdidas de este año serán deducibles de los beneficios de años anteriores.

— Rumanía: El reembolso del IVA se acelera para proporcionar liquidez adicional (unos 1,9 millones de euros a finales de abril), para garantizar el flujo de capital y las aportaciones de capital a las empresas.

— Suecia: Aplazar el pago de las cotizaciones a la seguridad social, el impuesto preliminar sobre los salarios y el IVA que se comunican mensual o trimestralmente. El plazo de pago de la empresa cubre los pagos de impuestos durante tres meses y se concede hasta 12 meses. Se aplica con efecto retroactivo al 1 de enero de 2020, debiendo reembolsarse lo hasta ahora abonado.

# Medidas fiscales urgentes para hacer frente al parón

Desde el comienzo de la pandemia sanitaria del Covid-19 en nuestro país, se ha procedido a la práctica totalidad de suspensión de ejecución de contratos

de transporte regulares de uso especial de viajeros, tanto públicos como privados, así como a la cancelación de servicios discrecionales y turísticos, lo que ha

derivado que las empresas dedicadas al transporte discrecional de viajeros por carretera tengan casi la totalidad de la flota parada, una situación dramática.

"Teniendo presente que la facturación e ingresos en cada empresa son cero, las obligaciones impositivas de pago están ahí, y si se mantiene su regulación como tal, provocará el cierre de pymes y de autónomos de nuestro Sector", apuntan desde Anetra.

Por eso, la entidad considera "un foco de suministro de capital circulante directo e indirecto hacia las empresas, y ha solicitado al Gobierno de España las siguientes medidas que palien la nulidad de ingresos por no poder realizar servicios de transporte a la sociedad".

## Devolución del IVA

Las empresas necesitan que se les suministren capital circulante directo que les proporcione liquidez adicional y garantía de flujo de capital, y acelerar la devolución del IVA de 2019 al 30 de abril satisface dicha necesidad. Países europeos como Letonia, Malta o Rumanía ya lo han regulado internamente.

Consistiría en acelerar el reembolso del IVA a devolver del año 2019 al 30 de abril de 2020 mediante transferencia bancaria.

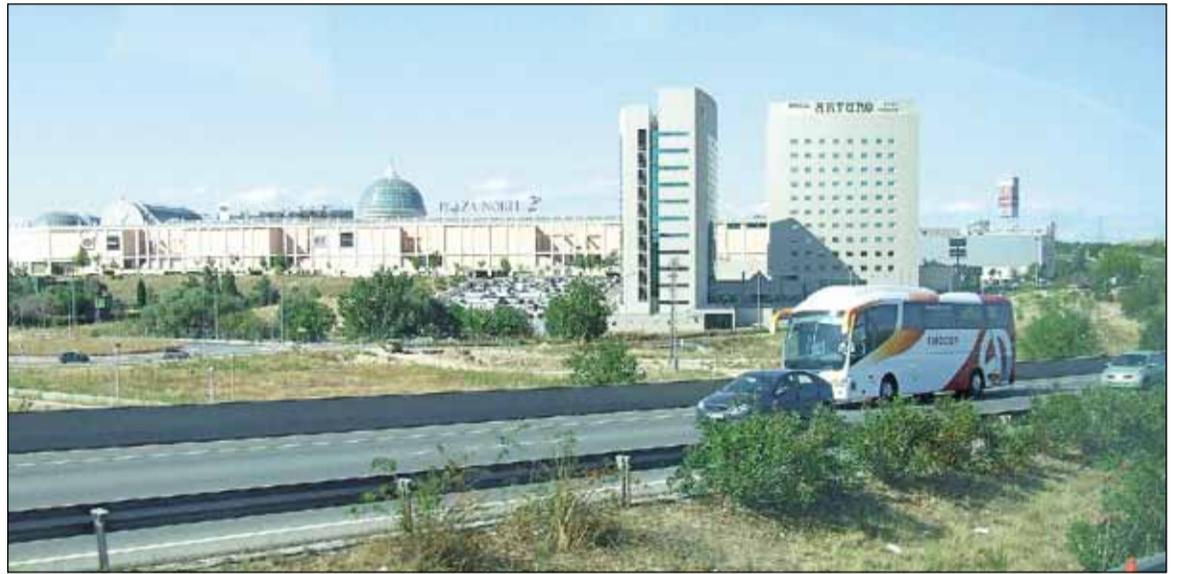
En el Sector del transporte

de viajeros se originan créditos continuados en el IVA a lo largo de cada año natural en favor del sujeto pasivo, que son las propias empresas transportistas, por las adquisiciones de bienes y servicios que necesariamente emplean en su actividad empresarial.

Estos créditos a favor de las empresas se pueden recuperar principalmente a través de un procedimiento general de devolución en el que se practican liquidaciones provisionales en los seis meses siguientes al término del plazo de presentación de la autoliquidación, pudiéndose realizar comprobaciones inspectoras de la misma que demoran los plazos de devolución.

Por tanto, el 30 de junio abre el calendario fiscal para la devolución, alargándose la misma en el resto del año, incluso abonándose en el último trimestre del considerado año siguiente al soporte de esos IVA abonados en el año 2019, generando unos intereses de demora que nunca las empresas han agradecido.

Ante la pérdida de liquidez de las empresas, dadas las circunstancias excepcionales, sería necesaria



la agilización de la devolución del IVA a devolver, sin perjuicio de una posterior comprobación por la Agencia Tributaria.

**Prorrogar la presentación de declaraciones fiscales al 31 de julio, así como diferir los pagos impositivos a seis meses sin intereses** Como informamos, todos los

Estados miembro de la Unión Europea están llevando a cabo estas medidas sin aplicar penalizaciones.

Las justificaciones y argumentos económicos por fuerza mayor en España, aún más agravadas que en algunos de los países descritos, van en la línea que pymes y autónomos cuenten con prorrogar

la presentación de declaraciones fiscales al 31 de julio, así como diferir los pagos impositivos a seis meses sin intereses, medidas que indirectamente suministrarían capital circulante a todas ellas durante todas estas semanas y meses que quedan hasta que se vuelva a relanzar la economía, aunque a ritmos muy lentos.



## La búsqueda de nuevos ingresos, a debate en un seminario Busworld

El pasado día 23 de abril tuvo lugar la celebración de una conferencia mundial *online* para directivos del Sector del transporte de viajeros por carretera, organizada por Busworld Academy y Global Passenger Network, en la que seis destacados empresarios a nivel mundial pusieron en común una serie de ideas que pudieran asumirse por todos los empresarios para obtener ingresos en los actuales tiempos de parálisis de servicios.

Uno de los seis mencionados ponentes, representando a la Unión Europea, fue el presidente de Anetra, Luis Ángel Pedrero, quien aportó cinco ejemplos reales de miembros de la red internacional GPN, servicios que

los ofrecen por primera vez, que pueden llevarse a cabo por parte de las empresas que forman parte de la asociación:

1.- Empresa italiana que por primera vez presta servicio de repatriación para cruceristas, desde el puerto de Savona a sus países de origen (Austria, Hungría...).

2.- Empresa francesa que alcanza acuerdos con el Ministerio de Sanidad para poner a disposición autobuses medicalizados para asistencia sanitaria.

3.- Empresa noruega que realiza una potente campaña de marketing de la salubridad de sus autocares (distancia entre viajeros, purificadores a bordo...).

4.- Empresa polaca que trans-

porta alimentos de restaurantes a hospitales con un servicio diario con minivans.

5.- Empresa checa que alcanza acuerdos con el Ministerio de Asuntos Exteriores para realizar servicios oficiales de repatriación de sus ciudadanos.

Desde Anetra se menciona que, durante la intervención de Pedrero, se hizo patente la situación de tener que duplicar vehículos para un mismo servicio de rutas de trabajadores, a fin de cumplir con el tercio de capacidad por vehículo que indican las autoridades sanitarias, así como un resumen de las propuestas realizadas por Anetra al Gobierno, como la línea de avales ICO.

## Acuerdo con Cefapit para impulsar el sector turístico

El Sector del turismo español, que aporta casi un 13% del PIB nacional, es el sector más afectado por la pandemia. El turismo tanto nacional como internacional en nuestro territorio, con el esfuerzo durante décadas de todas sus empresas participantes en el mismo, ha logrado año a año que España sea considerada a nivel mundial destino turístico de millones de turistas de los cinco continentes.

Las decisiones de demanda que toma la sociedad mundial para viajar y disfrutar de cada rincón de nuestro país, no solo depende de disponer de una extensa oferta de servicios de cada pata que forma parte del sector turístico, sino, en la actualidad, de una seguridad sanitaria que lo permita sin fisuras para llevar a cabo sus soluciones de ocio.

Para ello, todas las empresas que forman esa oferta, golpeadas brutalmente en actividad e ingresos cero, y asimismo manteniendo sus obligaciones laborales, fiscales, y de gasto, necesitan ser cuidadas hoy y en el futuro para mantener sus estructuras en la fase de desescalada cuando se comience, manteniéndolas vivas, en un proceso de hibernación funcional que les permita acogerse a medidas con un ámbito de aplicación paralelo a las fases

en el que su actividad vaya remontando.

Ese objetivo conjunto ha sido acordado por Anetra y Cefapit, Confederación de guías oficiales de turismo de España. En una reunión encabezada por sus dos presidentes, Luis Ángel Pedrero y Almudena Cencerrado, se pusieron sobre la mesa una batería de propuestas necesarias que hay que poner en marcha, que han sido asumidas por ambas organizaciones empresariales, siendo conscientes de los problemas que afectan a los servicios de transporte discrecional por carretera y de guías turísticos llevados a cabo principalmente por microempresas y pymes.

Anetra y Cefapit quieren ser proactivos tanto con el conjunto de organizaciones empresariales del sector turístico como con el Gobierno, y junto con la presentación de propuestas de medidas, quieren también que se cree y forme parte activa de una "mesa de reconstrucción" del sector turístico, en la que estén representados todas sus patas de servicios para acertar en las decisiones coherentes y posibles a tomar a corto y medio plazo. Por ello, emplazarán a la secretaria de Estado de Turismo, a convocar a todos los agentes empresariales para reconstruir juntos la Marca España.

# Instrumentos de Trabajo

## Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera



**NEXOTUR**.com AGENCIAS DE VIAJES PERIODICO DIARIO ONLINE  
**CONEXO**.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIODICO DIARIO ONLINE  
**Nexobús**.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIODICO DIARIO ONLINE  
**NexoHotel**.com HOTELERIA Y ALOJAMIENTO PERIODICO DIARIO ONLINE



**NEXOTUR** AGENCIAS DE VIAJES PERIODICO SEMANAL (50 EDICIONES)  
**CONEXO** REUNIONES E INCENTIVOS PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)  
**Nexobús** TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)  
**CEHAT** HOTELERIA ESPAÑOLA PERIODICO MENSUAL (10 EDICIONES)



**Noticias con Q de Calidad** NOTICIAS CON 'Q' DE CALIDAD ORGANIZADORES CONGRESOS MENSUAL (11 EDICIONES)  
**EL NOTICIEROPC** BIMESTRAL (6 EDICIONES)  
**destinoMadrid** TURISMO DE MADRID TRIMESTRAL (4 EDICIONES)  
**Talonotel** RESERVAS DE HOTEL PERIODICO QUINCENAL (24 EDICIONES)  
**NEXOTUR** DIRECTORIO DE AGENCIAS ANUARIO (1 EDICION)  
**NEXO HOTEL** PROVEEDORES DE HOTEL ANUARIO (1 EDICION)



**RANKING** DE EMPRESAS TURISTICAS PERIODICOS ANUALES (4 EDICIONES)  
**PROTAGONISTAS** DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIODICOS ANUALES (2 EDICIONES)  
**CIMET** CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO  
**Turnexo** SALON PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES  
**NexoBusiness** SALON 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



# 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)

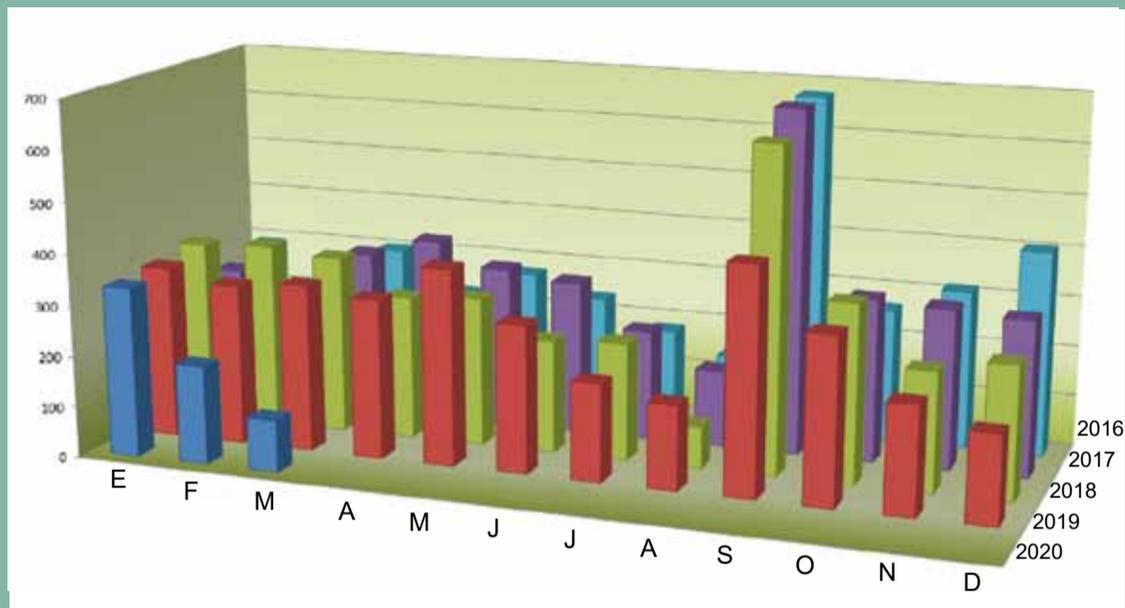
**SEMPSA**  
METALES PRECIOSOS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

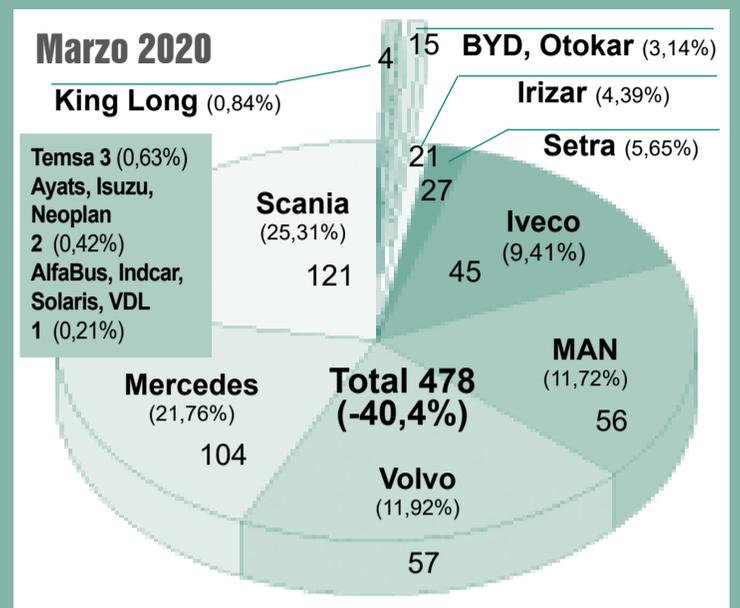


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**La paralización casi total del transporte interurbano** y la incertidumbre provocada por esta inesperada crisis mundial se deja notar en el volumen de matriculaciones sectoriales. Casi ni en los peores meses de agosto se vieron tan escasos nuevos registros, apenas por encima del centenar, algo que podría incluso agravarse en abril, a tenor de las previsiones del Gobierno sobre el fin del estado de alarma. Así, las nuevas unidades fueron un 69% menos que en el mismo mes del año anterior, dejando el acumulado después del primer trimestre en un -35,9%. Como era de esperar, los vehículos más grandes son los que más sufren.

### MATRICULACIONES POR MARCAS

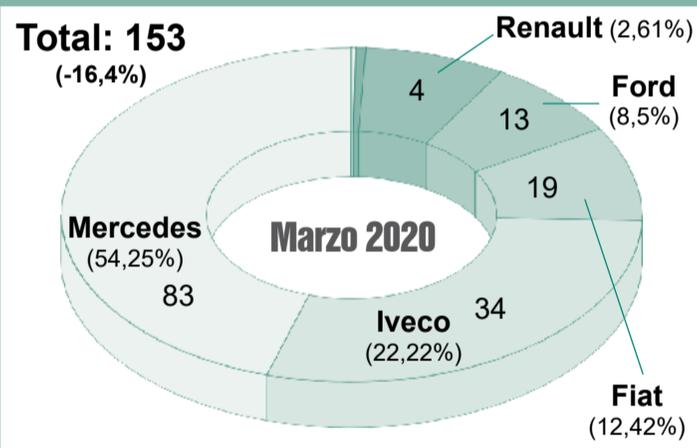


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Scania mantiene el liderazgo** del Sector al término del primer trimestre, con una cuarta parte del mercado, por delante de Mercedes, siendo las dos únicas marcas que superan el centenar de matriculaciones. El segmento de autobuses y autocares está casi un 41% por debajo que el año pasado por estas mismas fechas, y lo peor es que las previsiones, que son casi imposibles de realizar, no vaticinan nada bueno a corto plazo.

### MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Hay dos cuestiones** que llaman poderosamente la atención del gráfico del pasado mes de abril. Por un lado, que todas las provincias que aparecen tienen fijado su precio por debajo de 0,8 euros/litro, a lo que se suma que ya no queda ninguna por encima del euro. Esto es algo histórico, y que tardaremos en volver a ver, a no ser que se produzcan otras circunstancias extraordinarias, como las actuales (aunque esperemos que no). Por otro, que la dispersión geográfica se acumula claramente a orillas del Mediterráneo, con las honrosas excepciones de Huelva, Navarra y Teruel. Esto es reflejo de que el mayor volumen de tráfico se encuentra en este arco, gracias a nuestras exportaciones.

### COMPETITIVIDAD GASÓLEO

#### ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Abril 2020 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

**Las 10 provincias más baratas**

SANGONERA VERDE - V2 (Mu)...	0,759
EL EJIDO - Sª. MARÍA (ALM) .....	0,764
ALCOVER - OIL PRIX (TA).....	0,769
ESPLUGUES LLOB. - OIL PRIX (B).....	0,781
MAIALS - AUTOSERVEI 24H (LL)..	0,788
CELLA - SUBIGÁS (TE).....	0,788
TUDELA - ES BARDENAS (NA).....	0,798
TORREVIEJA - V2 (A).....	0,799
ONTINYENT - FAMILY ENERG. (V).....	0,799
S. BARTOLOMÉ - FRESAFLOR (HUV).....	0,800



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 febrero arrojó un nuevo dato positivo, con 434,5 millones de usuarios, un 5,1% más que en el mismo mes del año 2019. El transporte urbano crece un 5,7% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hace un 5,8%. El volumen subió un 2,7% con respecto a enero, con el urbano subiendo un 6% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 7,4% y el discrecional un 8,8%.

### EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

#### Marzo 2020 - Servicio Público Autobús

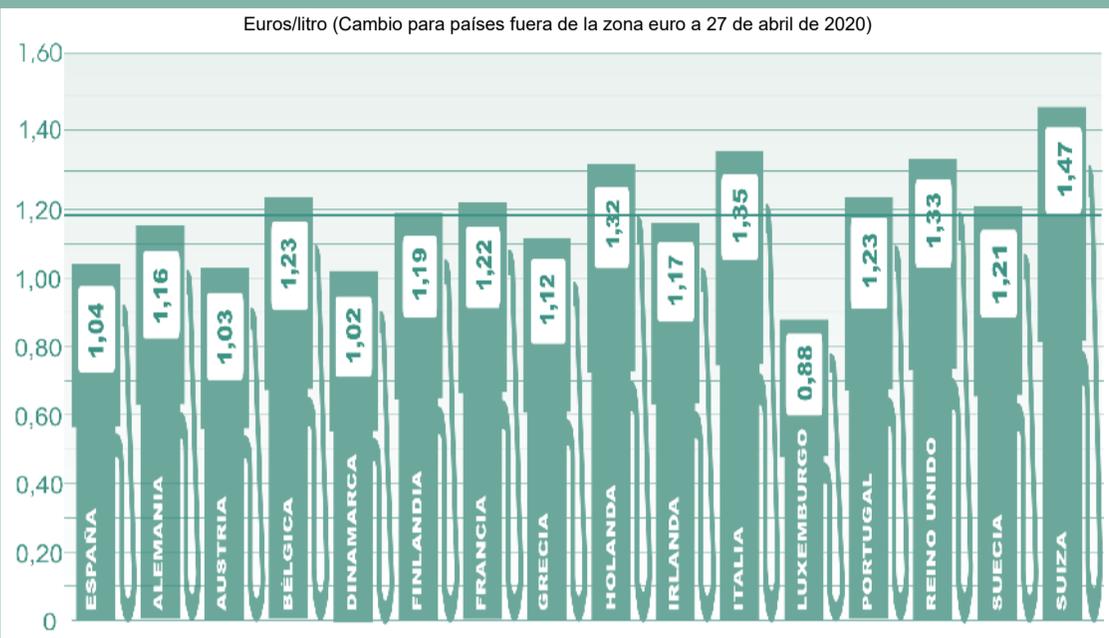


Fuente: Ministerio de Transporte (a 1 de abril)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Otra importante subida en** el número de empresas de transporte de viajeros, la segunda consecutiva, y puede que la última, dado que el próximo dato que conozcamos no será positivo. En cualquier caso, el Sector y sus profesionales ha demostrado sobradamente su valía.

## PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Se hace notar el desplome del petróleo,** pero no tanto como se podría esperar en un primer momento, al menos en nuestro país. Según los datos de la 17ª semana del año, el precio medio en Europa pierde más de seis céntimos en un mes, hasta 1,186 euros/litro, pero la caída en España es menor y en otros lugares, incluso llega a repuntar. A pesar del empeño de las organizaciones petroleras en tratar de justificar el descenso controlado por causa de los impuestos, lo cierto es que las 'famosas dos velocidades' son evidentes.

## CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 29.04.2020)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,087
Libra Esterlina.....	0,873
Franco Suizo.....	1,056
Corona Danesa.....	7,458
Corona Noruega.....	11,283
Corona Sueca.....	10,713
Florinto Húngaro.....	355,75
Zloty Polaco.....	4,54
Corona Checa.....	27,192
Leu rumano.....	4,842
Rublo Ruso.....	80,035

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,92
1 Libra Esterlina.....	1,146
1 Franco Suizo.....	0,947
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,089
1 Corona Sueca.....	0,093
100 Florintos Húngaros.....	0,28
1 Zloty Polaco.....	0,22
100 Coronas Checas.....	3,68
1 Leu rumano.....	0,207
100 Rublos Rusos.....	1,25

## Bus stop



Con la vista puesta en la FIAA

Daniel Gallego

**A** NADIE SE LE escapa que estamos atravesando un situación realmente complicada, a todos los niveles, y que el transporte de viajeros por carretera no es una excepción. Pero debemos ser firmes en el convencimiento de que las penurias son pasajeras y que, con mayor o menor esfuerzo, en función de cada caso, la normalidad volverá a nuestras vidas. El Sector ha demostrado en reiteradas ocasiones su capacidad de adaptación y una profesionalidad ejemplar, que le ha permitido superar otras situaciones límite. Uno de los alicientes que todos tenemos para mirar al futuro con cierto optimismo es la celebración de la FIAA en octubre, una feria que, desde mi humilde opinión, no debería ser víctima del virus. Como punto de reunión, incluso de inflexión, la cita madrileña sigue trabajando con toda la ilusión para convertirse, de nuevo, en el epicentro del Sector. Una ocasión inmejorable para volver a vernos y retomar el pulso a los negocios, que ya vamos teniendo ganas. ¡Nos vemos en FIAA!

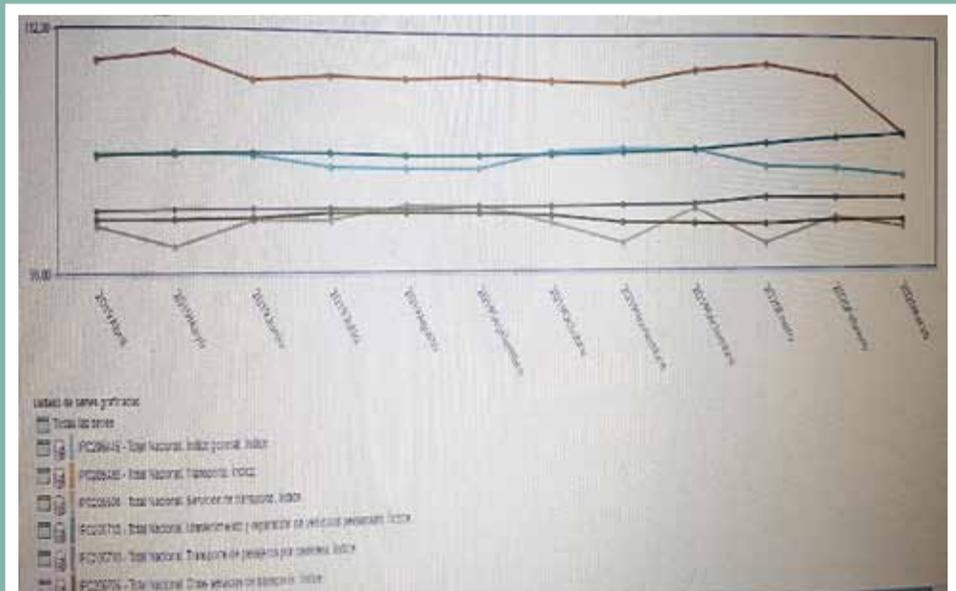
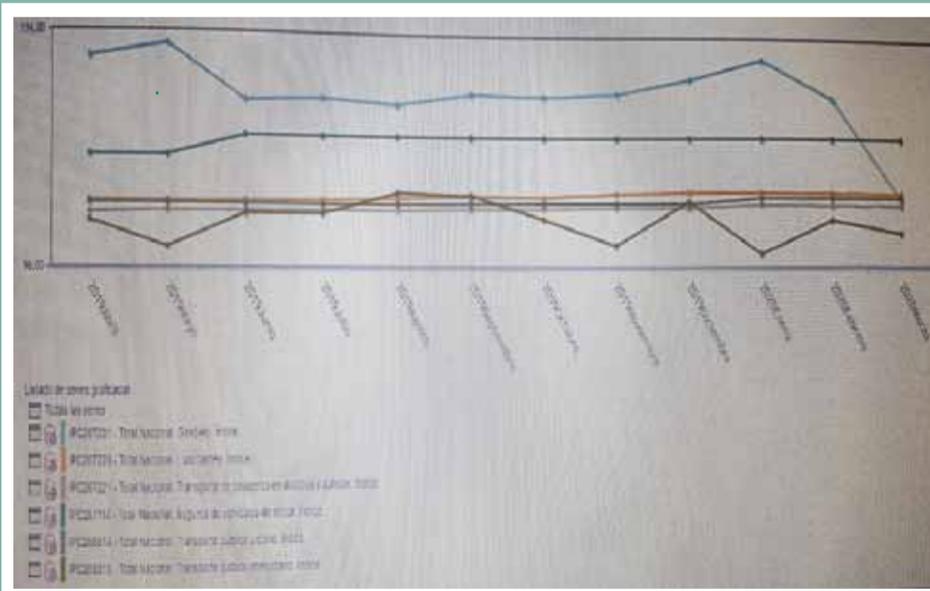
## PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

## INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El más que evidente desplome del precio del gasóleo,** fácilmente apreciable en el gráfico de la izquierda de los indicadores publicados por el INE correspondientes al mes de marzo, incide directamente en la curva que presenta el Transporte (gráfico de la derecha), aunque no en la misma proporción. Lo que llama algo más la atención es que, una vez finalizado el mes en que se declaró el estado de alarma, y teniendo en cuenta que únicamente tuvo incidencia sobre la segunda mitad del mismo, no es posible notar un cambio demasiado brusco en la evolución de ningún otro indicador. En lo que todos podemos convenir es que el cuadro que presentará abril será, por desgracia, bastante más negativo.

## 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
VDL BUS & COACH SPAIN	☎ 91-5621216 Serrano, 85. 5ª Izda. MADRID ☎ 91-5624872
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 Bº 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 Pº 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
MINI	☎ 91-3877400 Travesía de Costa Brava, 6 MADRID ☎ 91-3877433
NISSAN	☎ 91-4569200 Pº 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	ignaciorojo@cablesycontroles.com Atlántico, 3. P.I. Los Olivos ☎ 91-8844428 Ajálvir 28864 MADRID ☎ 91-8844571
CARADAP	Info@caradap.com Nicaragua, 68 ☎ 93-4191949 08029 BARCELONA ☎ 93-4940638
INTERCAR	☎ 93-4731500 Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNIA ☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com C/Pedro Asua, 21 Bajo ☎ 945-214412 01008 Álava VITORIA ☎ 945-214413

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfo.es Portocristo, 8. Esc. Dº. 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 Portalada, 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

VELA TEXTIL AUTOMOCION	☎ 93-7954718 San José, 4 bis. Canet de Mar BARNIA ☎ 93-7954718
ELEMENTOS DE SEGURIDAD	
HIDRAL GOBEL	hidrel@hidrel.es Titano, 5-7 Torrejón de Ardoz ☎ 91-6770095 28850 MADRID ☎ 91-6771250
ELEVACIÓN	
SEFAC	☎ 91-6723612 Cº Rejas, 1 Nave 10 Coslada MADRID ☎ 91-6723396
FRENOS	
CABLES Y CONTROLES	ignaciorojo@cablesycontroles.com Atlántico, 3. P.I. Los Olivos ☎ 91-8844428 Ajálvir 28864 MADRID ☎ 91-8844571
VOITH IBERICA	☎ 91-6707800 Av. de Suiza, 3, P.A.L. Coslada MADRID ☎ 91-6707840

OLIPES	olipes@teleline.es C/ Aluminio, 2 ☎ 902 194 922 Campo Real MADRID ☎ 91 873 38 86
REPSOL	☎ 91-3487900 Ornese, 34-4º MADRID ☎ 91-5561319
SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100 Rio Bullaque, 2 MADRID ☎ 91-5327921
TEXACO PETROLIFERA	☎ 91-3874400 Pº Castellana, 216 MADRID ☎ 91-3874437
LUNAS	
CARGLASS	☎ 91-6424541 Sierra de Gredos, 1. FUENLABRADA ☎ 91-6421998
BUSRAIL	☎ 976-274404 EEI Aragón-Mª. 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 Encuarteres, 19. Tres Cantos ☎ 91-4105010

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. MADRID ☎ 91-5715235

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 BARNIA ☎ 93-4731919

CAJAS DE CAMBIOS	
CABLES Y CONTROLES	ignaciorojo@cablesycontroles.com Atlántico, 3. P.I. Los Olivos ☎ 91-8844428 Ajálvir 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. Fuentemar, 11. Coslada ☎ 91-4852710 28820 MADRID ☎ 91-6696015

ILUMINACIÓN	HELLA Av. Artesanos, 2 Tres Cantos MADRID ☎ 91-8061900 ☎ 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 Cº Rejas, 1 Nave 10 Coslada MADRID ☎ 91-6723396

NEVERAS	FRIGODAC Cº. 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	ignaciorojo@cablesycontroles.com Atlántico, 3. P.I. Los Olivos ☎ 91-8844428 Ajálvir 28864 MADRID ☎ 91-8844571
PUERTAS	
S.A. MASATS	masats@masats.es Mestre Alapont, P. Salelles. ☎ 93-8352900 Salvador de Guardiola. BCN ☎ 93-8358400

SUELOS	
FORBO PAVIMENTOS	☎ 93-2090793 Calvet, 59, entlo. 2º BARCELONA ☎ 93-2020793
SONIDO Y VIDEO	
APLICACIONES ELECTRONICAS Y COMUNICACIONES	Pol. Ind. Pont Cremat, parc. 7 y 8 ☎ 972-860576 Arbucies 17401 GIRONA ☎ 972-861113

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 ☎ 93-3831706
ISIS INGENIERIA Y SISTEMAS	isis@isis-is.com Groenlandia, 4, CC Perales. ☎ 91-6848015 Getafe 28909 MADRID ☎ 91-6848971
MAEXBIC	☎ 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

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 BARNIA ☎ 93-4731919
COMUNICACIONES	
VDO AUTOMOTIVE	☎ 91-6572121 Sepulveda, 11 Alcobendas MADRID ☎ 91-6572151
CORTINAS	

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

SUSPENSIONES AMORTIGUACIÓN	SACHS BOGE ESPAÑA Carles Buigas, 3-9 Sant Quirze ☎ 93-7122311 ☎ 93-7123453
CONTITECH ESPAÑA	☎ 93-4800400 Ctra. Hopetalet, 147. Cornellá de Llobr. ☎ 93-4800401
TALLERES	
CARR. MANUEL LLUCH BALAGUER	☎ 96-1450228 Masamagrell, VALENCIA ☎ 96-1450596
SCAMADRID	☎ 91-6563499 Av. Castilla, 29 Pol. S. Fernando MADRID ☎ 91-6563011
TALL. LABARTA ANORO	labarta@tallerelabarta.com Autovía Logroño, Km. 6 ☎ 976-346438 Vistabella 50011 ZARAGOZA ☎ 976-341512

**Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera**

☎ De Profesional a Profesional

Solicite Información a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

**Nexopublic**  
CONSULTING

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

# Lituania pone en marcha su primer autobús eléctrico con carga rápida

El vehículo destaca por ser el primer autobús eléctrico fabricado en Lituania. Ha sido desarrollado desde cero por Vejo Projektai. El operador municipal Klaipėdos autobusų parkas completó recientemente los procedimientos de adquisición de dos unidades que atienden actualmente la ruta nº 8.

Los autobuses fueron adquiridos por el municipio de la ciudad a través de la compañía de autobuses públicos de conformidad con las directivas de la UE y el esquema nacional de reducción de la contaminación del aire por parte del gobierno lituano.

El desarrollo del modelo de autobús Dancer se ha llevado a cabo dentro de la asociación llamada Vejo Projektai, que se presenta como «una iniciativa de colaboración entre científicos, operadores de energía de los Estados bálticos y universidades de Kaunas y Klaipėda». Vejo Projekta se fundó con la idea de dar a luz un autobús urbano de nueva generación.

El vehículo, de 12 metros de largo, está equipado con motores en las ruedas (el ZF AxTrax ofrece un total de 250 kW), con un peso en vacío de 9,77



toneladas, con espacio para 92 pasajeros (32 sentados).

## Fórmula LTO

El Dancer Bus está equipado con una batería de 60 kWh basada en la fórmula LTO, y está construido para una carga rápida mediante pantógrafo. En este sentido, Vejo projektai ha instalado una estación de carga particularmente rápida cerca de la estación de autobuses de la ciudad.

El autobús está totalmente equipado con medidas de confort, como un moderno sistema de aire acondicionado, internet inalámbrico de alta velocidad,

enchufes USB y una rampa extensible para acceso en silla de ruedas. El autobús también ofrece características cómodas para los conductores, como cámaras de visión nocturna que transmiten simulación 3D de los alrededores a monitores que reemplazan los espejos, destaca la compañía.

El Fondo Europeo de Eficiencia Energética (EEEF) es accionista de la compañía Dancer Mobility, miembro del grupo de compañías Vejo projektai, que planea desarrollar un servicio de arrendamiento operativo para operadores de transporte de varios ámbitos.

# VDL Group ayuda a hacer sistemas de respiración en los Países Bajos

Debido a un fuerte aumento en la demanda de equipos de respiración artificial como resultado del coronavirus, Demcon aumentó considerablemente la producción. Con ese fin, el número de líneas de producción se amplió, entre otras cosas, e intensificó su colaboración con proveedores como VDL Groep. Durante las últimas semanas, los empleados de VDL ETG Precision, VDL Laktechnik y VDL Industrial Modules trabajaron duro en Demcair, sistema de respiración artificial.

VDL ETG Precision fabricó todas las piezas de fresado y torneado de precisión requeridas y esta compañía VDL también ayuda con el ensamblaje de los sistemas en Demcon. VDL Industrial Modules se encargó de la ingeniería de chapa metálica y, en muy poco tiempo, también se encargó del diseño, prototipo e industrialización de varias series posteriores. VDL Laktechnik, expertos en la aplicación de recubrimientos especializados, aplicará varios acabados en la carcasa de acero inoxidable y además, imprimió logotipos y nombres de varias conexiones mediante serigrafía.

El sistema de respiración artificial completo de Demcon contiene más de 200 componentes diferen-



tes, incluido el módulo central. Dennis Schipper, vicepresidente ejecutivo de Demcon declaró que "VDL ha utilizado toda su creatividad para garantizar un suministro constante de componentes bajo una inmensa presión de tiempo. El apoyo que hemos recibido de todos es conmovedor".

Normalmente, el proceso de fabricación de equipos médicos, incluida la investigación clínica y la certificación, llevaría un año, fácilmente. Hubo poco más de tres semanas entre que Demcon comenzó sus preparativos, las instrucciones del ministerio para suministrar los primeros 500 dispositivos, las pruebas clínicas fueron exitosas en varios pacientes en tres hospitales diferentes y la entrega de los primeros dispositivos. La primera versión de

todo el sistema fue relativamente simple tras una alta demanda. En este momento, los ingenieros están trabajando en una segunda versión más completa que ofrece más opciones de tratamiento.

"Nuestra contribución a los sistemas de respiración artificial de Demcon es un maravilloso ejemplo de fuerza a través de la cooperación", explica Willem van der Leegte, presidente y CEO de VDL Groep. "Gracias a toda nuestra experiencia interna, nuestras compañías han contribuido a las entregas increíblemente rápidas a los hospitales. Además de eso, por supuesto, también es magnífico hacer una contribución tan importante a los sistemas que tienen un gran impacto en la recuperación de los pacientes que son afectados por el coronavirus", concluyó.

# BYD anuncia el lanzamiento de la innovadora batería Blade

La batería Blade ha sido desarrollada por BYD en los últimos años. La utilización del espacio de la batería se incrementa en más del 50% en comparación con las baterías convencionales de bloque de fosfato de hierro y litio.

En un evento de lanzamiento denominado: 'Blade Battery, el arsenal para salvaguardar el mundo', BYD presentó en Shenzhen, la nueva innovación de la marca. La batería Blade pasó con éxito una prueba de penetración de clavos, que se considera la forma más rigurosa de probar el desbordamiento térmico de las baterías debido a su gran dificultad. "En términos de seguridad de la batería y densidad de energía, la batería Blade de BYD tiene ventajas obvias", dijo el profesor Ouyang Minggao, miembro de la Academia de Ciencias de

China y profesor de la Universidad de Tsinghua.

## Ventajas

Una temperatura de arranque alta para reacciones exotérmicas. Liberación lenta de calor y baja generación de calor. Capacidad para no liberar oxígeno durante las averías. No se incendia fácilmente.

Mientras se sometía a pruebas de penetración de clavos, la batería Blade no emitió humo ni fuego después de esta acción, y su temperatura superficial solo alcanzó 30 a 60°C. Wang Chuanfu, presidente y presidente de BYD, señaló que "la batería Blade refleja la determinación de BYD de resolver los problemas de seguridad de batería, y al mismo tiempo, redefinir los estándares de seguridad para toda la industria".



# Hella amplía su oferta de formación 'online'

Adicionalmente, Hella, siendo conscientes de la repercusión que la actual coyuntura tiene en los Talleres y profesionales del Sector de la posventa, ha ampliado su oferta de formación gratuita disponible en su portal técnico [www.hellatechworld.es](http://www.hellatechworld.es).

Durante las próximas semanas, han reforzado sus contenidos con un programa de tutoriales, cursos y webinars dirigidos especialmente a los Talleres, centrados en diversas especialidades en las que Hella considera que aporta una amplia experiencia en la Iluminación, Electrónica y Electricidad y Diagnóstico.

A continuación, se detalla la programación y los canales en los que estará disponible:

- Semana 18 (28 de abril): Tutorial Codificación de Inyectores. Los sistemas de inyección han evolucionado durante los últimos años de una manera exponencial. Ahora la diagnosis y sustitución de inyectores forma parte del trabajo habitual en el

Taller, pero sin embargo no siempre está claro cuándo y cómo ha de realizarse una codificación adecuada.

- Semana 19 (5 de mayo): Curso online de Conocimientos básicos para el Taller Eléctrico.

Teoría elemental y avanzada de la electricidad, incluyendo explicaciones sobre herramientas y máquinas para una correcta diagnosis.

- Semana 20 (12 de mayo): Tutorial Demo práctica Hgs Data. El automóvil no se detiene, el número de componentes y sistemas aumenta día a día, por eso, la Información técnica es igual o más importante que un equipo de diagnosis.

- Semana 21 (19 de mayo): Curso online de Sistemas de Iluminación. Conocimientos básicos sobre la iluminación presente y futuro del automóvil.

- Semana 22 (26 de mayo): Curso online de Sistema de Gestión del Motor. Técnicas de gestión del motor por medio de ejemplos en sistemas con módulos eléctricos.



**LEGISLACION AUTONOMICA****Reparto de mascarillas**

RESOLUCIÓN DE 2 DE ABRIL, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, complementaria de la Resolución de 2 de abril de 2020, por la que se dictan **instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre.**

En el BOE, a 16 de abril de 2020.

La Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispuso la adquisición de forma centralizada, por el ente público Puertos del Estado, de un máximo de 8.000.000 de mascarillas con protección FFP2, mediante tramitación de emergencia, para su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte.

En concreto, la Orden establece como destinatarios finales al personal que presta sus servicios en el sector del transporte en áreas de riesgo, según criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad, distribuyéndose a los trabajadores relacionados con el servicio de transporte público de competencia estatal, autonómica y local, así como a los trabajadores del ámbito privado relacionados con el transporte de viajeros y mercancías en todo el territorio nacional, con el objeto de garantizar el abastecimiento.

El amplio ámbito de destinatarios previstos en el artículo 5.1.b) de la Orden TMA/263, de 20 de marzo, así como la distinta organización y funcionamiento de los diferentes colectivos que prestan sus servicios en el ámbito del transporte de viajeros y mercancías y a los que se refiere el referido precepto, junto con la necesidad de reservar una cantidad de mascarillas para su puesta a disposición del Ministerio de Sanidad, de acuerdo con el apartado 2 del mismo artículo 5, teniendo en cuenta la rápida evolución de la situación de emergencia en el ámbito sanitario, hicieron precisa la aprobación de unas instrucciones para la concreción de las medidas establecidas en la Orden de referencia.

Por ello, la Dirección General de Transporte Terrestre emitió el 2 de abril de 2020 (BOE 3 de abril) una Resolución por la que se dictaron instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre.

Una vez notificado por Puertos del Estado la recepción de un suministro destinado a este fin se realizó una primera distribución y reparto de acuerdo a dichas instrucciones. Habiendo recibido información de la llegada de nuevas entregas y habida cuenta de que las cantidades a recepcionar son mayores que las correspondientes al primer reparto, es necesario proceder a dictar una resolución complementaria de la del 2 de abril, mediante la que se revisan los criterios de asignación a los distintos destinatarios de las mismas. Por ello, al amparo de la habilitación contenida en la disposición final primera de la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se aprueban las siguientes instrucciones complementarias a las incluidas en la Resolución de 2 de abril de 2020:

**Primera. Criterios de asignación.**

Para la distribución de la segunda entrega de mascarillas correspondiente a la cantidad

máxima prevista en el artículo 5.1.b) de la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre los destinatarios incluidos

1. Para las empresas autorizadas de transporte que se relacionan a continuación, se asignarán las siguientes mascarillas por cada uno de los vehículos que tienen adscritos a la autorización:

a) Empresas autorizadas para realizar transporte público de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, con autorización de la clase MDPE: cuatro mascarillas.

b) Empresas autorizadas para realizar transporte público de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada con autorización de la clase MDLE: cuatro mascarillas.

c) Empresas autorizadas para realizar transporte público de viajeros en autobús, con autorización de la clase VDE: cuatro mascarillas.

d) Empresas autorizadas para realizar transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo, con autorización de la clase VT: cuatro mascarillas.

e) Empresas de transporte autorizadas para realizar transporte de viajeros en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, con autorización de clase VTC: cuatro mascarillas.

f) Empresas autorizadas para realizar transporte público sanitario, con autorización de la clase VSE: cuatro mascarillas.

2. Para las empresas privadas de transporte de mercancías por ferrocarril que tengan certificado de seguridad y se encuentren operando actualmente, se asignarán cuatro mascarillas por cada maquinista, auxiliar de cabina y auxiliar de operación de tren habilitados por la empresa.

3. Para los servicios de transporte terrestre urbano de viajeros con carácter público de competencia autonómica o local, como autobús, metro o tranvía, se asignarán cuatro mascarillas por conductor. En el caso de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril prestados por Comunidades Autónomas, se asignarán cuatro mascarillas por cada maquinista, auxiliar de cabina y auxiliar de operación.

4. Se podrán asignar también mascarillas para el personal relacionado directamente con los servicios de transporte a los que se hace referencia en el apartado 3, que por las características de su trabajo puedan estar en riesgo por tener contacto directo con el público o no poder mantener la distancia social de seguridad, en número de cuatro por persona.

5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asignará el número de mascarillas que se determine –en función de las necesidades y situación a medida que se reciba la cantidad correspondiente– al personal propio relacionado con los servicios esenciales para garantizar el ejercicio de las funciones en el ámbito del transporte, que por las características de su trabajo puedan estar en riesgo por tener contacto directo con el público.

6. Las asignaciones indicadas en los apartados anteriores de la presente Instrucción corresponden a la cantidad máxima prevista en el artículo 5.1. b) de la Orden TMA/263/2020 por lo que su distribución

concreta estará en función de las cantidades efectivamente recibidas en las distintas entregas que se vayan realizando y que se comuniquen por parte de Puertos del Estado. En caso de recibirse distintas entregas se realizarán asignaciones de acuerdo con criterios de proporcionalidad, grado de contacto directo con el público en función del trabajo, y necesidades del sector de acuerdo con el marco de medidas adoptadas al amparo del Real Decreto 463/2020

**Segunda. Determinación del número de mascarillas por empresa.**

1. La Dirección General de Transporte Terrestre determinará de oficio el número de mascarillas que corresponden a cada una de las empresas incluidas en el apartado 1 de la Instrucción Primera y su distribución provincial o insular, a partir de la información contenida en el Registro de Actividades y Empresas de Transporte, regulado en el artículo 47 y siguientes del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Una vez recibida la notificación de Puertos del Estado de la recepción del suministro con el número asignado en función de la cantidad entregada, la Dirección General de Transporte Terrestre trasladará al Organismo de Correos, en un archivo Excel, la información necesaria para el reparto de mascarillas a cada empresa individual. Este archivo contendrá, al menos, NIF de la empresa, razón social, total de mascarillas a entregar, y dirección y código postal de entrega de las mascarillas.

2. Conforme a las solicitudes que formularon con anterioridad las empresas del apartado 2 de la Instrucción Primera, en aplicación del punto 2 de la Instrucción Segunda de la Resolución de 2 de abril, la Dirección General de Transporte Terrestre determinará de oficio el número de mascarillas que les corresponden según el apartado 2 de la Instrucción Primera de estas Instrucciones Complementarias.

Recibidas la notificación de Puertos del Estado de la recepción del suministro con el número asignado en función de la entrega, la Dirección General de Transporte Terrestre expedirá las correspondientes autorizaciones identificando la dirección y código postal de entrega preferente de las mascarillas, el nombre y NIF del representante de la empresa que acudirá a recoger el envío y el número de mascarillas asignadas a la empresa. Al mismo tiempo, trasladará al Organismo de Correos en un archivo Excel la información necesaria para el reparto de mascarillas a cada empresa individual. Este archivo contendrá, al menos, el NIF de la empresa, la razón social, el nombre y NIF del representante de la empresa que acudirá a recoger el envío, el total de mascarillas a entregar, y la dirección y código postal de entrega preferente de las mascarillas.

3. Conforme a las solicitudes que formularon las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla en aplicación del apartado 3 de la Instrucción Segunda de la Resolución de 2 de abril, la Dirección General de Transporte Terrestre determinará de oficio el número de mascarillas que les corresponden según los apartados 3 y 4 de la Instrucción Primera de estas Instrucciones Complementarias, desagregadas a nivel provincial o insular en su caso.

Recibida la notificación de Puertos del Estado de la recepción del suministro con el

número asignado en función de la entrega, la Dirección General de Transporte Terrestre expedirá la correspondiente autorización para cada Comunidad o Ciudad Autónoma, identificando el nombre y NIF del representante del órgano territorial que acudirá a recoger el envío, la dirección y código postal de entrega preferente, y el número de mascarillas asignadas en el ámbito de cada provincia, isla o Ciudad Autónoma. Al mismo tiempo, trasladará al Organismo de Correos en un archivo Excel la información necesaria para el reparto de mascarillas a cada órgano territorial. Este archivo contendrá, para cada provincia, isla o Ciudad Autónoma, al menos, el nombre y NIF del representante de cada órgano territorial que acudirá a recoger el envío, el total de mascarillas a entregar, y la dirección y código postal de entrega preferente de las mascarillas.

**Tercera. Reparto por el Organismo de Correos.**

Será de idéntica aplicación lo establecido en la Instrucción Tercera de la Resolución de 2 de abril.

**Cuarta. Comunicación y publicidad.**

Esta resolución complementaria será de aplicación desde el momento de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 14 de abril de 2020.–La Directora General de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez Álvarez.

**Hoja de ruta**

HOJA DE RUTA COMÚN DE LA COMISIÓN EUROPEA, para el levantamiento de las medidas de contención de la Covid-19.

En el DOUE, a 17 de abril de 2020.

En su reunión de 26 de marzo de 2020(1), los miembros del Consejo Europeo se comprometieron a hacer todo lo necesario para proteger a los ciudadanos de la UE y superar la crisis, preservando al mismo tiempo los valores y el modo de vida europeos. Más allá de la urgencia de combatir la pandemia de COVID-19 y sus consecuencias inmediatas, los miembros del Consejo Europeo han instado a preparar las medidas necesarias para que las sociedades y economías europeas recuperen un funcionamiento normal y un crecimiento sostenible, integrando, entre otras cosas, la transición verde y la transformación digital, y extrayendo todas las lecciones de la crisis. La presente Comunicación, presentada por la presidenta de la Comisión Europea y el presidente del Consejo Europeo, responde al llamamiento de los miembros del Consejo Europeo para acordar una estrategia de salida que esté coordinada con los Estados miembros y que prepare el terreno para un plan de recuperación global y una inversión sin precedentes.

1. Introducción La rápida evolución de la situación de la pandemia de COVID-19 y las notables incógnitas que traen consigo un nuevo virus y la enfermedad que este provoca han dado lugar a retos inéditos para los sistemas sanitarios, así como a terribles repercusiones socioeconómicas en Europa y en todo el mundo. La crisis se ha cobrado ya miles de vidas y continúa sometiendo a los sistemas sanitarios a una enorme presión. Se han tomado medidas extraordinarias y sin precedentes, tanto en el ámbito económico como social. Todos los Estados miembros han prohibido las concentraciones públicas, han cerrado las escuelas (...)

**Salón****Nos vemos en la FIAA**

Título: Feria Internacional del Autobús y el Autocar  
Cuándo: Del 6 al 9 de octubre  
Dónde: Madrid  
Organiza: Ifema

FIAA es un punto de referencia fundamental en 2020 que contribuirá a normalizar el mercado, con toda la oferta expuesta ofrecerá optimismo y una imagen de futuro, los operadores verán que sus proveedores están en la Feria, para apoyarles con sus novedades y desarrollos, y será quizá un punto de inflexión para la recuperación.

**Formación****Hidrógeno como combustible**

Título: El uso del hidrógeno en el transporte por carretera  
Cuándo: 11, 12 y 13 de mayo  
Dónde: a distancia  
Organiza: Gasnam

El objetivo de este webinar, propuesto por Gasnam dentro de un amplio programa de formación online, es familiarizar a los asistentes con los conceptos fundamentales del hidrógeno como combustible para el transporte por carretera en tres sesiones de una hora que se celebrarán los días 11, 12 y 13 de mayo de 16:30 a 17:30 h.

**Congreso****Posibilidades reales**

Título: XX Congreso Español ITS  
Cuándo: 14 al 16 de julio de 2020  
Dónde: Madrid  
Organiza: ITS España

Es realista plantear que hay posibilidades reales. Así se define como nueva fecha del XX Congreso Español ITS los días 14 a 16 de julio, que ese confirmará con un mes de antelación a las citas fechas. Si todo evoluciona bien y según previsiones razonables, durante las próximas semanas irá descendiendo la curva de contagiados.

**Feria****Cita al norte de Italia**

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

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, junto con los retos a los que debe hacer frente a corto plazo la movilidad colectiva, se presentan como temas principales de la cita italiana.

**Curso****Mejorando en casa**

Título: Teleformación para los profesionales  
Cuándo: Actualmente  
Dónde: [escueladeltransporte.com](http://escueladeltransporte.com)  
Organiza: Fenadismer

La situación de confinamiento de la población y de inactividad de muchos trabajadores por la paralización de numerosas actividades económicas ha obligado al Ministerio de Trabajo a facilitar la formación on line para mejorar la formación de los trabajadores para mejorar su cualificación ante un previsible incremento del desempleo en los próximos meses.



# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

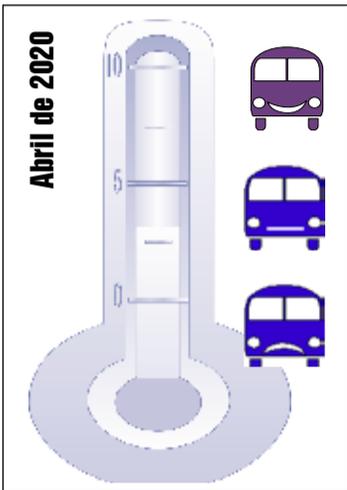
**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- ✎ 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](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### ¿Para cuándo en el surtidor?

Esta es la gran pregunta que se hacen todos los transportistas, y aquellas personas que aún necesitan un vehículo para desplazarse durante esta pandemia. Porque hemos visto cómo el precio del barril de Brent ha llegado a venderse por debajo de los 18 dólares, y aunque se nos trata de explicar que buena parte del precio que pagamos al repostar corresponde a impuestos, lo cierto es que la diferencia de aplicación entre subidas y bajadas es mucho más evidente en estos días.



## PREVISIONES

COYUNTURA / A partir de ahora, la pandemia incidirá en los indicadores

## El Sector se preguntan cuándo se pondrá fin a la paralización

Son muchas las empresas de transporte de viajeros por carretera que están prácticamente paradas, porque sus segmentos de actividad (como el escolar, el traslado a fábricas

o el discrecional) no tienen permiso para circular. El problema es aún más acuciante cuando no existen vaticinios fiables acerca de cuándo se derá por concluida esta parálisis.

### INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

#### PRECIO DEL GASÓLEO



A pesar del desplome del petróleo, los precios en los surtidores no reflejan la misma proporción.

#### FLUJO DE VIAJEROS

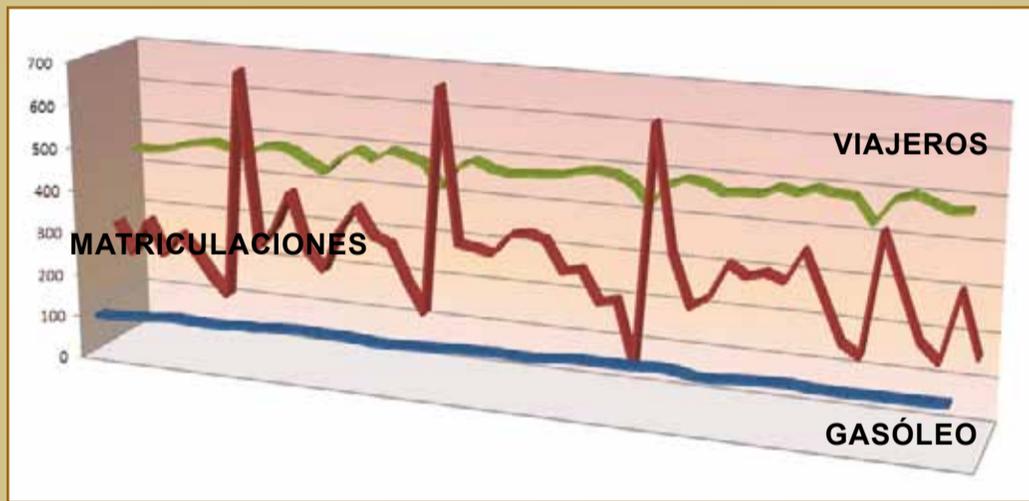


El dato de febrero mantenía una tendencia muy positiva, pero la actualización de marzo será nefasta.

#### MATRICULACIONES



Trimestre muy negativo para el Sector, y eso que la incidencia de la pandemia aún no era significativa.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### De Tenerife a Barcelona



Jacobo Kalitovics

La buena labor realizada durante más de 14 años en Titsa, los últimos siete como gerente del transporte tinerfeño, ha propiciado el nombramiento de Kalitovics como director de la red de buses de TMB, un cargo en el que dependerá directamente de Gerardo Lertxundi.

### ▼ Descenso

#### Todos tenemos que apoyar



Aunque lo cierto es que ya hay quien se va mereciendo aparecer en esta sección, la Redacción de NEXOBUS ha decidido mantener desierta sección y no criticar a nadie por lo que haya podido hacer o decir durante los últimos días hasta que finalice la lucha común contra esta pandemia.

### ➔ En Ruta



#### Saldremos adelante

Javier González

EL BROTE DE CORONAVIRUS que está castigando España y ha puesto en jaque a la economía mundial, supone que prácticamente ningún sector haya logrado escapar a sus efectos, y dentro de este escenario, la industria carrocerera y el Sector del transporte de viajeros por carretera no son una excepción.

En estos momentos en que estamos sufriendo el impacto devastador de esta situación sin precedentes, queremos agradecer el esfuerzo de todas las personas que forman parte de la gran familia del transporte de viajeros por carretera, los empresarios, los conductores, los mecánicos, las personas que participan en las labores de limpieza y desinfección, y todos los demás profesionales del transporte, que son su trabajo y compromiso siguen contribuyendo a garantizar los servicios básicos de movilidad de las personas.

También queremos dar las gracias al personal sanitario y a las fuerzas de seguridad del Estado, que con su esfuerzo y dedicación están cuidando de todos nosotros.

Desde la asociación Ascabús tenemos la cabeza, el corazón y la determinación puestos en reanudar nuestra actividad, y estamos convencidos que con el trabajo, la colaboración y la solidaridad de todas las empresas y personas que formamos esta gran familia del transporte de viajeros por carretera, saldremos adelante.

Javier González Pereira es el presidente de la Asociación nacional de fabricantes de carrocerías **Ascabús**.

# 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](mailto:Suscripciones@Nexotur.com) o al teléfono: 91 369 41 00

