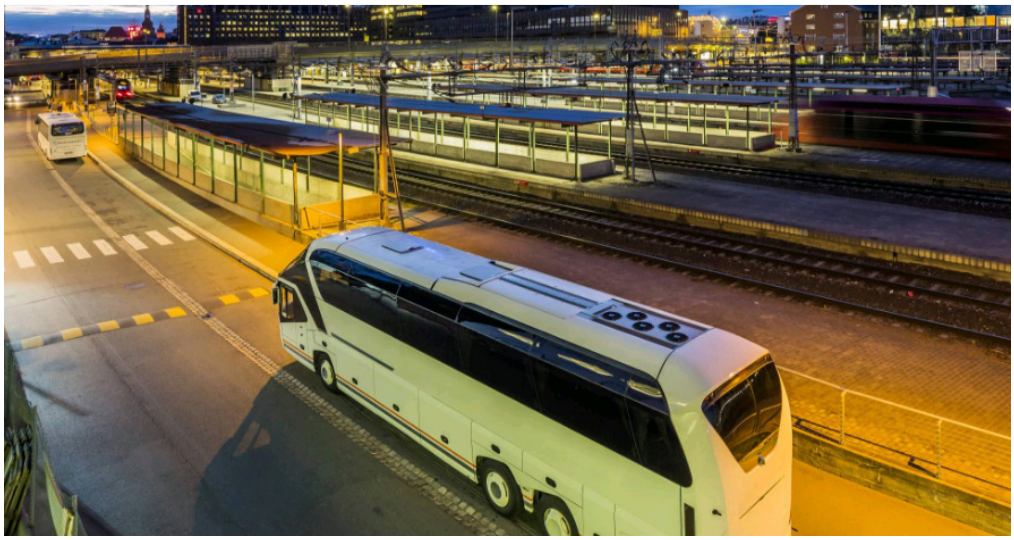
CincoDías

# A bordo del autobús del futuro

Los motores cada vez más limpios se abren paso en este transporte



JAVIER GARCÍA ROPERO – 23/05/2017

En los últimos años, las alternativas disponibles para viajar dentro y fuera de la ciudad se han multiplicado. En el ámbito urbano, además del metro, el cercanías o el taxi, se han incorporado nuevas opciones, como los servicios de bicicletas, coches y motocicletas eléctricas, o aplicaciones como Uber o Cabify. Para los viajes de largo recorrido, el avión lleva tiempo como una opción que conjuga rapidez y precio, mientras que la red de alta velocidad se ha ido ampliando al tiempo que sus tarifas se han reducido. Pero ya sea con los competidores clásicos y con los modernos, hay un medio de transporte que sigue presente y que no renuncia a competir en modernidad, servicio y comodidad: el autobús.

Un sector que, como otros muchos, también se vio afectado por la crisis. Las matriculaciones de autocares y autobuses pasaron de rozar las 4.000 unidades en 2007 a apenas superar las 1.700 en 2013. Situación que se ha empezado a revertir en los últimos años, con un impulso relevante en 2016, cuando el mercado creció un 27%, hasta las 3.528 unidades. Entre enero y abril de este año, las ventas han aumentado un 14,7%, hasta las 1.188 unidades. "Miramos al mercado de manera muy optimista", afirma Juan Miguel Vázquez, director general de **Iveco Bus** en España y Portugal. Este identifica el mercado urbano como principal motor de las ventas. "Desde hace un par de años notamos que las Administraciones invierten más en la

renovación de vehículos. En el urbano vemos que se sacan concursos de manera constante, casi todas las semanas sale uno y con volúmenes correctos", analiza. "Las grandes ciudades están teniendo una mayor tasa de recuperación para tener una flota con una edad más razonable", añade Ignacio Cortezón, director comercial de autobuses de **Scania Ibérica**. Más incertidumbre hay en el mercado de larga distancia, que Cortezón achaca al retraso en la resolución de las concesiones de algunas de las principales rutas, y que debe resolver el ministerio de Fomento.

Transporte urbano, interurbano y de larga distancia están sumidos también en esa revolución tecnológica que llega a todos los sectores y cuyo mayor impacto en estos segmentos reside en lo medioambiental. La entrada en vigor de la normativa Euro 6 ha obligado a reducir las emisiones generadas por los motores diésel, con una disminución del 80% del óxido de nitrógeno y del 50% en la tasa de partículas. "La sostenibilidad es un pilar básico del autobús del futuro", afirma Ignacio Cortezón. En términos de rentabilidad, el diésel sigue siendo la opción más extendida para autobuses de largo recorrido. Para el consejero delegado de **Evobus Ibérica**, división de Daimler en este mercado, Juan Antonio Maldonado, "el diéselactual tiene una imagen inmerecida. Ahora está a la altura de un motor de gasolina o de gas". Juan Miguel Vázquez, de Iveco Bus, ve también un potencial de desarrollo grande en el gas natural comprimido, mientras que Ignacio Cortezón apunta al biodiésel sintético.

Los motores eléctricos, al menos a medio plazo, no parecen una opción dada la limitación actual de su autonomía. Sin embargo, estos empiezan a ser una realidad en los entornos urbanos. "Estos son más favorables a las nuevas tecnologías. En nuestro caso, estamos vendiendo muchas unidades híbridas, donde el motor de combustión solo realiza una función secundaria de apoyo", comenta Juan Miguel Vázquez. "La electrificación de la ciudad no se va a parar. Estamos en una época de transición de híbridos, y en cuanto la tecnología lo permita, pasaremos a electrificación", analiza Ignacio Cortezón.

Lo que parece que aún tardará en llegar será la conducción autónoma. Y no por su complejidad técnica. "La tecnología ya existe hoy, pero no hay un marco legal que permita usarla. Ahora la concebimos como una ayuda al conductor o para situaciones de emergencia por la ausencia de una legislación. El gran salto se dará cuando esta exista", describe el consejero delegado de Evobus, Juan Antonio Maldonado. Para el director general de Iveco Bus, Juan Miguel Vázquez, "la evolución choca muchas veces con la ley. Estas tecnologías van existiendo desde hace tiempo, aunque no tengamos el gancho mediático de los turismos".

Pero el apartado innovador no queda ahí. En el interior, los pasajeros demandan el mayor confort y las últimas soluciones en conectividad, sobre todo cuando se trata de viajes de largo recorrido. "Seguramente por la

competencia del tren, el nivel de confort y de prestaciones que se están introduciendo es cada vez mayor", analiza Juan Antonio Maldonado.

Algo que también argumenta Juan Miguel Vázquez: "La Administración siempre ha ayudado más a la red ferroviaria. Hemos sido los olvidados de la película, de ahí que tengamos que hacer más esfuerzos. A nivel tecnológico, los autobuses son punteros y están por delante de los turismos". Wifi, puertos USB, asientos ergonómicos, más espacio para las piernas o una buena climatización son ya elementos básicos. "Para mejorar aún más el atractivo dependemos más de que se trabaje en las infraestructuras, que la experiencia en las estaciones sean más agradables, que se penalice el coche privado...", añade Ignacio Cortezón.