

## Carroceros y fabricantes, condenados a entenderse

Los fabricantes de chasis y los carroceros nacionales mantienen buenas relaciones, y así seguirá siendo siempre que estos últimos asuman más responsabilidad en las operaciones.

### Protagonistas



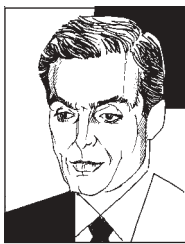
Miguel Ruiz

El presidente de **Atuc** defiende en el Congreso la necesidad de una ley de financiación para el urbano. / Pág. 2



Antonio Cobo

**Anfac** designa como presidente para todo este año al director general de General Motor en España. / Pág. 3



Rafael Barbadillo

**Asintra** convoca para el próximo 19 de mayo su **Asamblea General**, que tendrá carácter electoral. / Pág. 8



Jesús Herrero

**Atuc** ha iniciado un proceso de apertura y transparencia de todas sus acciones, y su secretario nos lo explica. / Pág. 10

‘Hacia una nueva cultura de movilidad urbana’. Bajo este paraguas celebró Ascabús, el pasado día 20 de enero en Madrid, una jornada técnica que reunió a representantes de los principales fabricantes de chasis en nuestro país y a los carroceros nacionales integrados en la Asociación, además de a personalidades, clientes y operadores. Los fabricantes quieren seguir trabajando con los carroceros, pero siempre que se impliquen un poco más en cuanto a las garantías de riesgo. Informe / Pág. 20

Las matriculaciones de 2015 estuvieron muy por encima de las expectativas

## El mercado crece más del 40%

El mercado español de autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas ha crecido en su conjunto un 40,6% el año pasado sobre las cifras de 2014, al matricular 2.780 vehículos (803 unidades más). Con porcentajes de variación positivos y más acusados en los micros (54,6%) que en los vehículos de mayor tamaño (36,5%), el año no ha podido ser más provechoso para los fabricantes que compiten en el mercado nacional, si bien conviene recordar que ésta no incluye en sus cómputos a algunas marcas que Anfac sí considera. Así se explica que Aniacam solo sume 2.268 unidades. Dossier / Pág. 36-37



### MERCEDES

El nuevo Citaro de gas natural mejora las prestaciones de su antecesor. Contacto / Pág. 23-26



### IVECO

La Daily se presenta en tres versiones y con capacidad de hasta 22 plazas. Novedades / p. 22



### SOLARIS

El InterUrbino conjuga lo mejor de un urbano con lo de la media distancia. Novedades / p. 27



## MAN renueva su liderazgo

"El objetivo no puede ser otro que repetir nuestra posición de privilegio y mantener la cuota de mercado", indica el director comercial de Buses de MAN Truck & Bus

Iberia, en una entrevista en la que se muestra satisfecho por unos resultados que se deben "al producto, la profesionalidad y la calidad de servicio". Entrevista / Pág. 6

## CIMET aborda las relaciones turísticas con Iberoamérica

El Auditorio Sur de la Feria de Madrid acogía el pasado martes 19 de enero, una nueva edición de la Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, CIMET 2016. La Conferencia, organizada por el Grupo NEXO y que abre el programa oficial de Fitur, ha propiciado el debate entre ministros de turismo y empresarios españoles, siendo clausurada por la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego. Manuel Buitrón, prócer del turismo. Dossier / Pág. 16-18

### Sumario

#### Solo un fallecido en el Sector el año 2015

Las cifras de siniestralidad correspondientes al año pasado indican que solo una persona falleció en accidente de autocar. / Pág. 38

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Siniestralidad' .....	4
Panorama / Actualidad .....	5-15
Coyuntura .....	42-43
Innovación: 'Mix Telematics' .....	45
Legislación .....	46
Agenda .....	47



Información actualizada a diario y nuevas secciones con más contenido

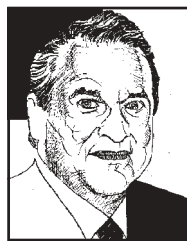


Date de alta en Nexobus.com

Diario online del Transporte

...y recíbelo cada mañana en tu email

## Tribuna



## La necesaria financiación del transporte público (III)

Miguel Ruiz

**E**N ALEMANIA el modelo es bastante distinto. El modelo alemán se basa sobre todo en que quien contamina, paga: es decir, es un modelo que está basado en el conocido 'céntimo' sanitario, que en España precisamente ha sido objeto de una sentencia que ustedes conocen relativamente reciente, por el cual se ha obligado al Gobierno español a devolver el 'céntimo' sanitario a las empresas de transporte porque ese céntimo se iba a destinar a la sanidad y, al no ser finalista, el Tribunal de Luxemburgo exigió su devolución.

Pues bien, en Alemania el céntimo finalista es para el transporte público, los alemanes cuando echan un litro de combustible en sus coches saben que están dando una parte de ese dinero para financiar el transporte urbano. Funciona muy bien, hay una profunda reflexión en Alemania sobre la necesidad de que las Administraciones públicas financien el transporte urbano y, a partir de ahí, el sistema alemán de la ley alemana de financiación establece una fórmula por la cual más o menos dos tercios de los ingresos para los operadores vienen de la aportación pública y un tercio vienen de las tarifas.

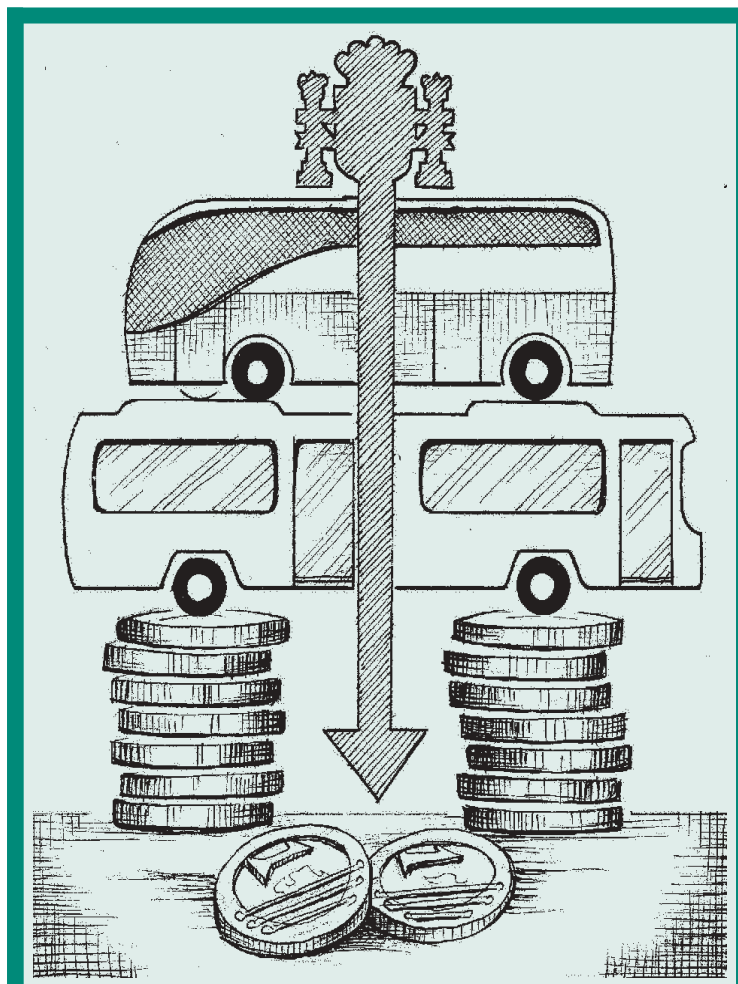
El sistema alemán, de alguna manera, en este momento está en reflexión; hay debates en los distintos parlamentos regionales de Alemania. Nosotros desde Atuc hemos colaborado con alguna ponencia y con alguna idea a esta reflexión del modelo a través de la UITP y en el fondo es un modelo que, como digo, lleva otros 40 años implantado y que está en este momento en reflexión, pero en cual-

quier caso con un funcionamiento bastante demostrado. Alemania podría ser un modelo que España podría tender a imitar o a estudiar, la planificación a medio y largo plazo está garantizada, hay ayudas fiscales muy importantes a las empresas operadoras de transporte por el bien público que supone, aunque también es cierto que hay una tendencia en Alemania a la reducción de dichas aportaciones públicas porque son muy elevadas.

Italia tiene también una ley interesante para nosotros, porque el modelo alemán de descentralización es muy parecido al español, en cuanto a que allí existen las provincias y las regiones como en España. El Estado italiano desarrolló una ley de financiación del transporte, que es la llamada Ley 422/97, que lo que hace es desplegar un conjunto de iniciativas para transferir esos fondos para la subvención al transporte a las regiones, a las comunidades autónomas. A partir de ahí, ese despliegue se establece con un modelo que le da estabilidad al sistema a 10 años vista; es decir, la ley italiana establece que se diseñe ese modelo a 10 años y cada tres años se revisa conforme a la Ley de dirección general de programación y administración del transporte público regional que, como digo, dispone de una ley específica para esto, con lo cual los italianos tienen la ventaja de que pueden planificar a medio y largo plazo.

Ese fondo regional de transporte va calando hasta llegar a los Ayuntamientos, que son los que operan las redes de transporte; por eso decimos que podía tener mucha similitud con nuestro país.

En el fondo, Italia funciona bien



**Todos los grandes países de la Unión Europea tienen una ley de financiación del transporte público: Francia, Alemania, Reino Unido, Holanda, Italia...**

en este sentido, quizá el problema de Italia es el fraude que se produce en los servicios públicos, porque, como ustedes saben si han estado por allí, muchas veces los italianos no pagan cuando suben al autobús porque no se le paga al conductor, por acuerdo con los sindicatos; en Italia se valida el billete o bien en una máquina exterior o en una máquina interior, y entonces mucha gente sube a los transportes públicos sin haber abonado el billete pero, salvo eso, el sistema, lo que nos interesa hoy,

que es la financiación, es un sistema muy interesante, un modelo bastante aplicable a España, sobre todo por ese ámbito administrativo similar y porque es una evolución del sistema que tenemos implantado en España.

En definitiva, prácticamente todos los grandes países de la Unión Europea tienen esa ley de financiación: Francia, Alemania, Italia, Holanda, Reino Unido.

Miguel Ruiz, presidente de Atuc, ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Junio de 2015.

## Columna



## Electricidad y descarbonización (II)

Maros Sefcovic

**E**STO SIGNIFICA que necesitaremos mirar no solo a nuestros sistemas de transporte y energía, sino también a nuestro mercado digital. Esta compleja tentativa, con las implicaciones a medio y largo plazo sobre nuestra competitividad y movilidad, necesitará inevitablemente ser construida sobre unos estándares compatibles e interoperables; procedimientos probados y armonizados, efectivos y realistas; pruebas sólidas que acompañen, soporten e implementen nuestras elecciones políticas.

Todo esto se hará a través del Centro Europeo de Interoperabilidad en e-movilidad, que estoy encantado de poder inaugurar hoy. Pero esto es solo un punto y seguido en la ampliación y profundización de nuestra cooperación técnica y científica transatlántica.

2.- Partenariado transatlántico. He vuelto hace poco de Estados Unidos, y la visita me ha mostrado que nuestra alianza estratégica sobre energía e innovación está viva y en desarrollo. Encontré interlocutores totalmente comprometidos, empezando por el secretario de Energía, Ernest Moniz. Comprometido en la transformación de la energía y la preparación de la COP21, determinado a recoger los beneficios de agrupar investigación e innovación, convencido de que el crecimiento de nuestros vínculos económicos será mutuamente beneficioso.

Armonizar los estándares industriales y los procedimientos de control juega un papel esencial al respecto. Reducirá las barreras técnicas y comerciales, y permitirá a los diferentes sistemas de los proveedores trabajar juntos.

Esta es la razón por la que los servicios científicos internos de la Comisión Europea (JRC), junto con el Departamento de Energía de Estados Unidos (DoE), están contrastando su experiencia y el estado actual de sus instalaciones para establecer una conectividad universal e interoperable entre los vehículos eléctricos (EV) y la infraestructura de recarga eléctrica.

La inversión en las instalaciones de investigación previas a la normativa apoyan completamente los objetivos políticos mencionados con anterioridad.

Maros Sefcovic, comisario de Energía de la Comisión Europea, en la inauguración del centro interoperable del vehículo eléctrico. Ispra, 29 de octubre.

## Apuntes

### Liderazgo renovado



Manuel Fraile

El liderazgo del mercado nacional de autobuses y autocares parece reservado para MAN, que lo ha logrado por cuarta vez en el último lustro gracias a sus 455 unidades registradas (aunque a MAN Truck & Bus correspondo 433;

las otras son responsabilidad del importador para el mercado canario) y una diferencia de casi 70 con su inmediato perseguidor. El fabricante alemán ha crecido un 36,6% en su volumen de entregas, alcanzando una cuota de mercado del 21,59%, que supone prácticamente repetir la obtenida en el año precedente. Una enhorabuena más que merecida.

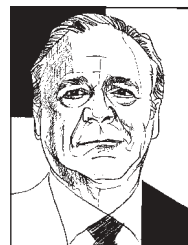
### Exito de convocatoria



Agustín Gómez

Ascabús reunió en Madrid (ver página 20) a buena parte del Sector para abordar dos aspectos de máxima actualidad para el transporte de viajeros, desde la óptica de la fabricación: la electromovilidad y la incidencia del transporte en el futuro de las ciudades sostenibles, y la relación entre los fabricantes de chasis y los carroceros. Interesante debate que apuntó distintas claves de la dirección a seguir: colaboración y desarrollo conjunto. Exito de convocatoria y de temática, puesto que dicha colaboración que reclaman los fabricantes parece ser aceptada por los carroceros; al menos, no hubo reproches en la jornada.

### Renovación en AEC



Juan Fco. Lazcano

La Asociación Española de la Carretera (AEC) seguirá contando con la presidencia de Juan Francisco Lazcano durante los próximos cuatro años, que se sumarán a los dos que lleva en el cargo. "Los tiempos cambian y nosotros también tenemos que hacerlo,

porque la fidelidad al proyecto que la AEC representa requiere nuevas respuestas", por lo que afronta el nuevo período "con responsabilidad, compromiso, valentía para tomar decisiones y con la mente abierta a nuevos modelos, a ideas imaginativas". Lazcano (Madrid, 1945) ha dedicado la práctica totalidad de su vida profesional a las infraestructuras viarias.

## Editorial

# Vuelve el 'céntimo'

**P**ERO PARA BIEN. EL ASUNTO DEL 'CÉNTIMO' SANITARIO vuelve a planear sobre la cabeza de la Administración del Estado. En esta ocasión, debido a que la Sala III del Tribunal Supremo ha admitido a trámite los ocho primeros recursos contencioso-administrativos de reclamación de responsabilidad patrimonial del Estado por el Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, popularmente conocido como 'céntimo' sanitario. Es decir, que se van a estudiar, lo que podría derivar en una resolución extraordinaria para el Sector del transporte por carretera.

Las Organizaciones empresariales se han apresurado a aplaudir la decisión, recordando que estas reclamaciones provienen de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el caso de 'Transportes Jordi Besora', de 27 de febrero de 2014, que declaró que la Ley que autorizaba dicho impuesto era contraria a la directiva 92/12/CEE. Tras dicho fallo, comenzó un farragoso proceso a nivel local, pues el Gobierno no quiso acatar la sentencia en un primer momento, y no quiso tramitarla por la vía rápida a continuación.

Finalmente, como no podía ser de otra manera y tras tergiversar los hechos a su conveniencia, no tuvo más remedio que comenzar a devolver lo cobrado de manera ilegal durante el último lustro, a pesar de que los transportistas en su conjunto reclamaban, por activa y por pasiva, que la devolución se aplicara a todo el periodo de vigencia del 'céntimo', es decir, desde 2002.

Y esas reclamaciones son las que ahora, al menos las ocho primeras, se han admitido a trámite en el Supremo. De prosperar, la Hacienda pública debería revisar la devolución de todas las cantidades correspondientes a los años transcurridos desde la entrada en vigor del impuesto, aunque para ello sea necesaria la reclamación previa.

El tema todavía está en el inicio de un proceso que se avecina tan complejo como el que vivimos durante todo 2014. Aquel concluyó de manera positiva para los intereses sectoriales, y esta vez no tiene por qué ser diferente.

Sin ánimo de lanzar las campanas al vuelo, se abre una posibilidad de recuperación de unas cantidades tremendamente importantes para los transportistas, que podrían suponer el adiós definitivo a la crisis para muchas empresas que, mal que bien, han tenido que sobrevivir en precario a la coyuntura de los últimos años.

Una inyección económica de este tipo no puede significar otra cosa que buenas noticias para todos los profesionales.

En cumplimiento de la sentencia del Tribunal europeo, la Agencia Tributaria ha estado devolviendo durante estos dos años las reclamaciones planteadas por devolución de ingresos indebidos a los últimos años, «pero no en lo que respecta a las cantidades recaudadas correspondientes a los años entre 2002 y 2009, aduciendo el Gobierno que no existía responsabilidad patrimonial de la Administración, que es la vía establecida por la legislación para reclamar dichos períodos prescritos, pero ahora el Tribunal Supremo, con el pronunciamiento dictado, da la razón a las miles de reclamaciones presentadas por dicha vía, lo que va derivar posiblemente en que el Estado tenga que devolver todo lo recaudado desde el año 2002, hecho que supone un «triumfo del Estado de Derecho» y «un claro ejemplo de que tanto los ciudadanos como los poderes públicos estamos sometidos al mismo ordenamiento jurídico en todas nuestras actuaciones», según se apunta desde las asociaciones de transportistas. Asintra considera que "el Ministerio de Hacienda ha calculado que tendrá que abonar 1.000 millones de euros como máximo en concepto de responsabilidad patrimonial del Estado por haber legislado mal en el caso del 'céntimo' sanitario. La cantidad total que desembolsará será de 3.500 millones, ya que ya se avino a devolver 2.500 en otoño de 2014, por la sentencia del Tribunal de la UE que anuló el impuesto en febrero de ese mismo año".

Ojalá la resolución termine por ser definitiva, positiva para el Sector e inmediata en su ejecución. Por otro lado, la mala noticia es que el Juzgado de lo Mercantil ha desestimado la petición elevada por Confebús el pasado mes de mayo, para la suspensión cautelar de las actividades de transporte de Blablacar, "basada en que su actividad es ilegal y constituye un caso de competencia desleal", según la Confederación. A pesar de que mantiene firmes sus argumentos, Confebús "respeta la resolución del Juzgado, pero quiere dejar claro que el que no se haya accedido a la consideración de las medidas cautelares no significa que se haya prejuzgado el fondo del asunto ni que se paralice el proceso judicial, que sigue adelante". Lo malo es que, mientras, el Sector sigue sufriendo una evidente pérdida de viajeros en momentos determinados.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Hacienda podría devolver las cantidades cobradas ilegalmente desde 2002

# 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

Alejandra Cabomero | Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Miguel Praga  
Andrea Bulla | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | J. Marqués | 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) | ☎ Fax 91 369 18 39  
☒ Web: Nexotrans.com | Mail: redaccion@nexotrans.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 Davila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Adad  
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.R.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) | Gráficas de Prensa Diaria (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

### Feliz cumpleaños

Scania tiene por delante todo este año para celebrar sus 125 años de innovación. Desde su fundación en 1891, Scania ha mantenido constante su buen hacer como fabricante y como proveedor de soluciones específicas para sus clientes. Entre los hitos que jalonan toda esta historia de éxito, cabe destacar su fundación en Södertälje; la creación de un motor OHV en 1923 de cuatro cilindros; el primer motor diesel en 1936 que se montó en un autobús para pruebas de prensa; la apertura de la primera planta fuera de Suecia en 1961, concretamente en Brasil; el nacimiento de su legendario motor V8 en 1969, que contaba con 14 litros de capacidad y 350 CV; los lanzamientos de la Serie 2 (1980) y la Serie 3 (1988); la construcción de la unidad un millón en 2000 ó el nuevo motor V8 de Scania con 730 CV en 2010.

## Personaje del Mes



Anfac ha elegido por unanimidad a Antonio Cobo, director general de General Motors España, como nuevo presidente para este año. En este periodo se tendrá que enfrentar a nuevos retos, como la movilidad, la sostenibilidad y la conectividad. Su presidencia se verá marcada por la continuidad en la ejecución del 'Plan 3 Millones' y el nuevo escenario político cobrará importancia para mejorar la competitividad de la industria en nuestro país.

## Antonio Cobo

*El directivo de General Motors sustituye en el cargo durante todo este año a Jose Luis López-Schummer*

## Marcha atrás

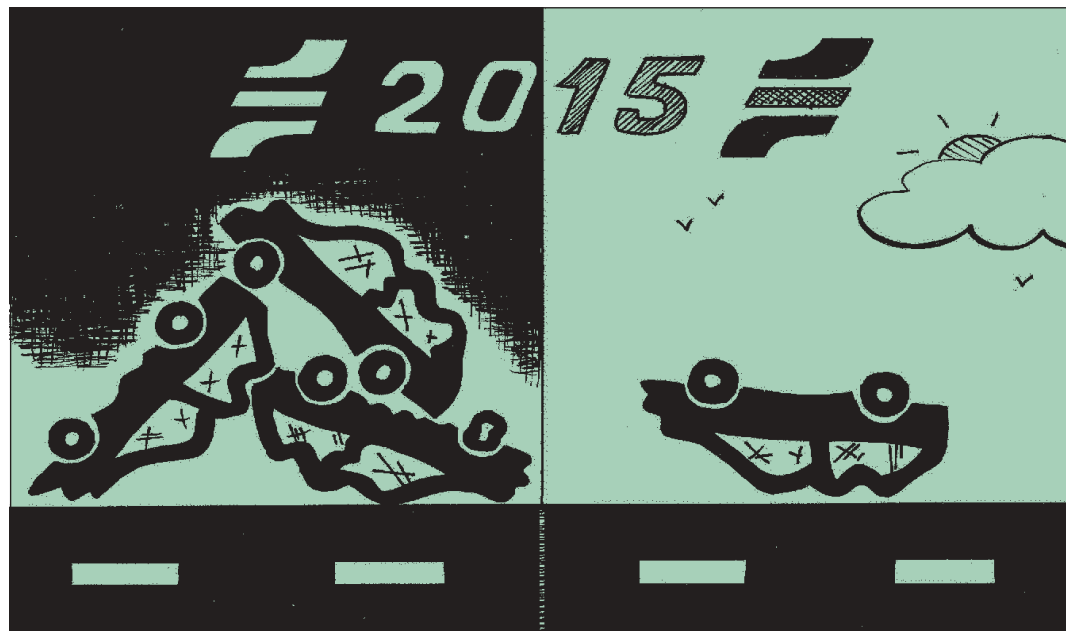
### Desleal en Galicia

Vehículos particulares convertidos en taxis o microbuses sin licencia que transportan a pasajeros hasta los aeropuertos son algunos de los casos detectados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Galicia, a través del rastreo que llevan a cabo de manera periódica por los medios de comunicación y las redes sociales. Y el trabajo da sus frutos, pues hace pocas fechas dos microbuses sin la correspondiente licencia fueron descubiertos operando ilegalmente en las proximidades del aeropuerto de Alvedro, procediéndose a su inmovilización y a la correspondiente denuncia, cuya multa puede ascender a 4.001 euros. Sin duda, la iniciativa es novedosa y eficaz, por lo que convendría que el ejemplo se extendiera por otras regiones. Cualquier acción contra la competencia desleal es poca.



**De Frente****¿Son positivos los resultados de siniestralidad?**

**D**URANTE EL AÑO 2015, en las vías interurbanas se produjeron 1.018 accidentes mortales en los que fallecieron 1.126 personas y 4.843 necesitaron hospitalización como consecuencia de las heridas sufridas. Esto se traduce en un descenso del 1% (-6) en el número de fallecidos y del 2% (-105) en heridos hospitalizados, aunque un aumento del 3% (+34) en accidentes mortales, según los datos ofrecidos por la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Interior. La cifra de fallecidos representa el mínimo histórico desde 1960, primer año en el que se tienen estadísticas, cuando hubo 1.300 muertos, con un escenario de movilidad absolutamente distinto (en 1960 había un millón de vehículos y en 2015 el parque automovilístico sobrepasa los 31 millones). Por lo que respecta al Sector, se registraron 68 fallecidos en el segmento de las furgonetas (24 menos) y 59 (cinco más) en vehículos industriales.

**A favor****Mínimo histórico**

**S**E HAN registrado 1.126 fallecidos por accidentes de tráfico en vías interurbanas, seis menos que en 2014. Así, nuestro país continúa como quinto país del mundo con



mejor seguridad vial y forma parte, junto a Dinamarca y el Reino Unido, de los tres únicos países de la UE que cierran 2015 con menos fallecidos que en 2014. Se ha constatado un aumento de 14 millones de viajes de largo recorrido por carretera, lo que supo-

ne un 4% más de desplazamientos por carretera. En total se han registrado 373.504.129 desplazamientos de largo recorrido en 2015, con un mayor envejecimiento del parque. La edad media de los ve-

hículos implicados en accidentes mortales continúa aumentando. En 2015 se situó en 11,3 para los turismos y en 9,6 para las motocicletas, casi dos puntos más que en 2014.

María Seguí es la directora general de Tráfico en funciones.

**En contra****Cuando aumente la movilidad...**

**E**L ESTANCA- MIENTO observado de la mortalidad tiene lugar en un contexto de crecimiento de la movilidad", tal como se observa en el análisis realizado por el RACC.

"En este sentido cabe hablar de una cierta reducción del nivel de riesgo en nuestras carreteras. Pero no hay que olvidar que en períodos anteriores la reducción de la siniestralidad se ha beneficiado de una caída muy importante de la movilidad. Y



mirando al futuro, cabe prever que la movilidad siga recuperándose, lo que consolidará el estancamiento, si no contribuye a un repunte de la accidentalidad. El reto al que nos en-

frentamos, por tanto, es cómo seguir mejorando las cifras de accidentalidad aunque la movilidad siga aumentando y recupere progresivamente los niveles que registró antes de la crisis". Josep Mateu es el presidente del RACC.

**Análisis****RACC vuelve a la carga**

Es cierto que los resultados de los fallecidos en accidentes con vehículos industriales no fueron los mejores en 2015. Y es una oportunidad que el RACC no ha querido desaprovechar. Tras apuntar que "en relación a Europa, la buena evolución de la siniestralidad general en los últimos 10 años ha permitido que la tasa de riesgo de España se sitúe claramente por debajo de la media comunitaria y sea inferior a la de Alemania, Francia o Italia, no se puede olvidar que países como Suecia o Reino Unido tiene una tasa de riesgo que es un 33% inferior a la nuestra". Por eso, "a futuro el reto está en seguir reduciendo la mortalidad (y romper el estancamiento de los últimos tres años), en un contexto en que, previsiblemente, la movilidad tenderá a aumentar. Ello requerirá dar un nuevo impulso a la política de seguridad vial, poniendo en marcha nuevas medidas que nos permitan seguir acercándonos a los países más exitosos de nuestro entorno". Por eso, "el RACC no puede dejar de reiterar una propuesta que ha puesto sobre la mesa de forma insistente en los últimos tiempos y que podría tener un impacto muy importante e inmediato sobre la siniestralidad en nuestras carreteras: el desvío de camiones desde las carreteras convencionales hacia las autopistas en aquellos tramos en que ambas discurren en paralelo". Sus estimaciones indican que tal medida permitiría una reducción de hasta 80 muertos anuales y 215 heridos graves.

# 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



## Castilla-La Mancha destina 179.600 euros para ayudas en transporte escolar

La Consejería de Educación, Cultura y Deportes de Castilla La Mancha invierte 179.600 euros para ayudas individuales de transporte escolar destinadas a aquellos alumnos que, por su dispersión geográfica, no pueden hacer uso de las tiras ofertadas. Así, de las 439 ayudas concedidas, el Gobierno regional destinará en la provincia de Albacete 54.412 euros para un total de 144 alumnos; 35.569 euros en la de Ciudad Real para 87 alumnos; 32.417 euros en la de Cuenca para 83 alumnos; 23.632 euros en la de Guadalajara para 60 alumnos; y 33.569 euros en la de Toledo para 65 alumnos.

Igualmente, estas ayudas dan respuesta a aquellos estudiantes que se encuentren internos en residencias escolares no universitarias para que durante el fin de semana puedan estar con sus familias. Para la consejera de Educación, Cultura y Deportes, Reyes Estévez, estas ayudas responden al compromiso del presidente Emiliano García-Page "de garantizar a todos los ciudadanos

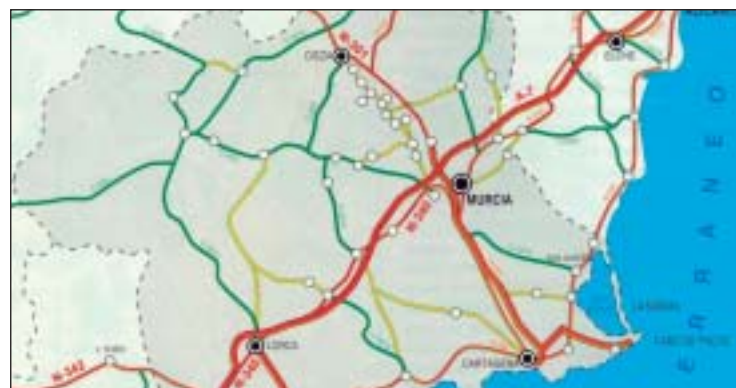
castellano-manchegos el acceso a la educación en condiciones de igualdad, dando una respuesta individualizada al alumno en aquellas necesidades que condicionen su formación". La Consejería de Educación, Cultura y Deportes de Castilla-La Mancha, dentro de los servicios complementarios que presta a sus alumnos, da servicio de transporte a más de 24.000 estudiantes con un total de 998 rutas escolares, y una inversión superior a los 28 millones de euros.

Además, a esto habría que sumarle las ya citadas 439 ayudas individuales de transporte escolar para alumnos que asisten a sus centros en líneas regulares o por sus propios medios, y que representan una inversión de 179.600 euros. Igualmente, y con el fin de dar cumplimiento a toda la normativa que regula el transporte escolar y con el objetivo de garantizar la seguridad de los alumnos, la Consejería cuenta con 419 acompañantes repartidos en las cinco provincias.

## Los pliegos de concursos Alicante-Cartagena-Murcia y Éibar-Pamplona corrigen errores

El Boletín Oficial del Estado (BOE) del pasado día 23 de diciembre publicó el Anuncio de corrección de errores de la Resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre, de 17 de diciembre de 2015, de convocatoria de licitación pública y aprobación del pliego de condiciones que ha de regir para la adjudicación del contrato de gestión de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Alicante, Cartagena y Murcia. En el pliego se detectó un error, ya que el servicio se denomina Alicante-Cartagena-Murcia y no Almería-Cartagena-Murcia, como apareció en un principio.

**Concurso Éibar-Pamplona**  
Con fecha 29 de octubre 2015 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, dictó sentencias estimando los recursos Contencioso-Administrativos interpuestos por Fenebus contra las Resoluciones de la Dirección General de Transportes Terrestres de fecha 16 de octubre y 17 de diciembre de 2014 por las que se convocaba licita-



ción pública y se aprobaba los Pliegos de Condiciones que habrían de regir en la adjudicación de los concursos Badajoz-Sevilla y Jaén-Benidorm. El mencionado Tribunal por sentencia de fecha 14 de enero de 2016, ha anulado también el concurso Éibar-Pamplona convocado mediante Resolución de la Dirección General de Transporte de 16 de octubre de 2014, en los apartados c), d) y e) del Anexo V.5 de dicho Pliego de Condiciones, referidos a la acreditación de la solvencia técnica y profesional de la Gestión de Calidad acreditativa

por el cumplimiento de la norma UNE EN ISO 9001, Sistema de Gestión Ambiental en cumplimiento de la norma UNE EN ISO 14001 y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en cumplimiento de la norma OHSAS 18001, en base a que los órganos de contratación deben reconocer los certificados equivalentes expedidos por organismos establecidos en cualquier Estado miembro de la UE y también aceptar otras pruebas de medidas equivalentes de garantía de calidad que presenten los empresarios.

Londres y Oslo serían las más caras, y Praga y Bruselas, las más baratas

## Un estudio compara un total de 12 ciudades europeas respecto a los precios de su transporte público

La organización danesa para los viajeros 'Passagerpulsen' ha publicado un informe comparando las tarifas y precio de billetes del transporte público en las siguientes 12 ciudades de la UE según los ingresos de su población y el tamaño de la urbe: Amsterdam, Berlín, Bruselas, Copenhague, Hamburgo, Helsinki, Londres, Oslo, París, Praga, Estocolmo y Viena. Según el estudio, las más caras serían Londres y Oslo, mientras que Praga y Bruselas estarían entre las más baratas. En el estudio se han comparado los precios de tarifas en el transporte público. Estos fueron recalculados en euros y se ajustaron de acuerdo al poder adquisitivo local.

El estudio también ofrece una visión general de toda la red de transporte público de cada una de las 12 ciudades, y controla cómo los precios se estructuran entre los tipos de billetes, tarjetas de viaje y los viajes en las ciudades. Decidieron hacer las comparaciones basadas en cinco perfiles diferentes de pasajeros para mantener el estudio simple pero relevante:

1. Viajero infrecuente que hace un viaje corto (5 km o menos) en el centro de la ciudad.
2. Viajero infrecuente que hace un viaje largo en toda la red.
3. Viajero habitual que hacer un via-



je corto (5 km o menos) en el centro de la ciudad.

4. Viajero habitual que hace un viaje largo en toda la red.
5. Turista que quiere moverse en el centro de la ciudad (un día).

"En general, nos encontramos con poca coherencia entre los precios de billetes individuales y pases mensuales, y el tamaño de la ciudad y la red de cobertura" comentaron los creadores del estudio. Praga es en general una ciudad barata cuando se trata de transporte público si solo mira los precios que se cobran en euros, pero cuando se recalcula teniendo en cuenta el poder adquisitivo de cada

metrópoli, resulta que Bruselas es la más barata de las 12 ciudades monitoreadas, y Praga ocupa el número cinco. Otras ciudades relativamente baratas teniendo en cuenta su poder adquisitivo son Berlín, Amsterdam y Hamburgo. Londres es relativamente la ciudad más cara de las 12. Sólo cuando se trata de abono de turista para un día la ciudad del Támesis no se encuentra entre las más caras sino en la media. La capital inglesa cuenta con la red más grande, y sobre todo los pases de viaje mensuales son relativamente muy caros. Oslo parece ser la segunda más cara de las 12 urbes.

## Tráfico detecta en las redes sociales transportistas ilegales en Galicia

Vehículos particulares convertidos en taxis o microbuses sin licencia que transportan a pasajeros hasta los aeropuertos son algunos de los casos detectados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Galicia. Esta agrupación desde hace algún tiempo rastrea cada anuncio publicado en los medios y en las redes sociales ofertando el traslado de viajeros sin autorización para esta actividad. Según ha publicado El Faro de Vigo, la investigación llevada a cabo por los agentes en la comunidad y la campaña de control realizada hace dos semanas permitió descubrir una empresa pirata que operaba en La Coruña.

Dos microbuses que carecían de permiso fueron descubiertos hace una semana por las patrullas de Tráfico en las proximidades del aeropuerto de Alvedro. Ambos vehículos, que no contaban con la tarjeta de transporte y por tanto trasladaban a los viajeros de manera irregular, fueron inmovilizados y denunciados por infracción a la normativa de transportes que prevé multas de 4.001 euros, una cantidad que casi podría quintuplicarse en caso de que los infractores reincidan. Para tratar de erradicar el transporte fraudulento de pasajeros en la comunidad, la Agru-

pación de Tráfico de la Guardia Civil intensificará el rastreo de redes sociales y anuncios en medios de comunicación, donde ha identificado varios conductores sospechosos. Centrarán sus controles en aeropuertos, estaciones de tren y autobús, y en zonas rurales donde se sospecha que han comenzado a operar este tipo de transportistas ilegales. Fegatravi, la federación gallega integrada en Fenebus, ha denunciado estos hechos en 2014 y 2015 ante la Dirección General de Movilidad de la Xunta y el Ministerio del Interior, vía delegación del gobierno en Galicia y Sector de tráfico.

Fegatravi se entrevistó con el teniente coronel Molano, al mando en el lugar, para ofrecerle datos sobre el modus operandi de las empresas piratas. La impresión tras el encuentro fue "muy buena", indica Javier de Bidegain, director de Fegatravi, quien ha subrayado la necesidad de que las asociaciones profesionales tomen la iniciativa para señalar "los ámbitos de ilegalidad que las Administraciones deben erradicar, sobre todo cuando se provocan competencias desleales con empresarios que pagan sus impuestos y contribuyen al mantenimiento de la Seguridad Social".

## “Entrevista



**Manuel Fraile es el director comercial de Buses de MAN Truck & Bus Iberia. En su primer año en el puesto, ha renovado el liderazgo en el mercado, gracias según él a la calidad del producto y a la excelencia del equipo comercial.**

**L**A VERDAD ES que hemos tenido bastante diferencia con respecto al siguiente competidor, tanto en unidades como en cuota, y a nivel general hemos repetido el año anterior. Hemos alcanzado la primera posición en cuatro de los últimos cinco años, y siempre con una penetración por encima del 20%, lo que nos hace estar más que satisfechos", indica Fraile.

### ■ ¿Se han cumplido sus expectativas?

● Desde comienzos de año, que fue cuando adquirí la responsabilidad, en vista del crecimiento del mercado, revisamos nuestras previsiones iniciales al alza. El mercado se comportó mucho mejor en los primeros meses del año, para ir desacelerando a medida que pasaba el tiempo, pero la cifra de crecimiento ha sido de un 35%. Eso indica una evidente recuperación del Sector, que esperamos que se mantenga en 2016. Esa es la previsión que tenemos, a día de hoy.

### ■ ¿No espera que el mercado crezca, de la mano de los concursos de urbano que se anuncian en algunas ciudades?

● Además del de Madrid y Barcelona, que supondrán cerca de 300 unidades, existe la incertidumbre de qué pasará en otras ciudades, y si esos concursos tendrán su plazo de entrega en 2016. Por otro lado, la incertidumbre de la renovación de las líneas del regular y del escolar nos hace ser moderados en la previsión.

### ■ ¿Y qué le deparará a MAN el año que comienza?

● Nuestro objetivo no puede ser otro que el de consolidar el liderazgo y la cuota de mercado. Para ello, contamos con una gama de producto de la más alta calidad, seguramente la mejor que hemos tenido nunca, y la excelencia de nuestro equipo comercial. Con esas bases, somos optimistas. Cada día es más complicado crecer, a los niveles en que se encuentra MAN. Además, cada año se incorporan nuevos actores al mercado, que van incrementando su participación poco a poco. El año pasado, esas marcas llegaron al 7%. Por eso, mantener nuestra cuota es difícil, pero lo vamos consiguiendo.

### ■ ¿Cuáles son las cifras finales, por segmentos?

● Con un mercado total en 2015 de 1.975 unidades (+33,4% respecto a 2014), la cuota de MAN fue del 21,9%, con 433 unidades matriculadas. De ellas, al segmento discrecional corresponden 1.376 unidades (+24,9%), escenario en el que MAN

alcanzó un 21,7% con 299 unidades (+3% de cuota). En cuanto a los urbanos, el Sector llegó a 599 unidades (+58,5%), con nuestra marca cerrando el ejercicio en 134 autobuses (22,4% de penetración).

### ■ ¿Es tan complicado el segmento discrecional como parece?

● Estamos viendo una evidente tendencia hacia la concentración en empresas más grandes en el segmento interurbano. MAN ha sido, tradicionalmente, un actor de *retail* en dicho mercado, pero poco a poco estamos logrando entrar en operaciones más grandes. Haber logrado subir la cuota en tres puntos es un éxito en toda regla y la mejor prueba de que todavía seguimos creciendo.

### ■ ¿A qué achaca este buen resultado en discrecional?

● Sin duda, a la llegada del paquete EfficientLine a los chasis, que ha tenido una gran acogida y demuestra, una vez más, el compromiso de MAN con el carrocerero nacional.

### ■ En la reciente jornada de Ascabús, esta estrecha relación con los carroceros quedó clara, aunque se solicitó colaboración.

● Los concursos públicos piden, cada día, mayores garantías. La desaparición de algunos carroceros

# No podemos aceptar otra meta que no sea repetir el liderazgo

La llegada del paquete MAN EfficientLine a nuestros chasis ha sido clave para crecer tres puntos de cuota en discrecional. A esto se suma el nuevo Lion's InterCity, que nos posiciona en nuevos nichos.

por la crisis ha aumentado la responsabilidad que debemos asumir. Pero MAN tiene una inequívoca vocación de colaborar con la industria carrocerera nacional. Asumimos que existe un exceso de riesgo, pero también entendemos que la participación del carrocerero es fundamental. No tenemos alianzas exclusivas

«Nuestra línea de colaboración con los carroceros nacionales está fuera de toda duda. Necesitamos la flexibilidad que aportan al cliente y queremos seguir contando con ellos»

con ninguno, pero colaboramos en proyectos con todos. El mercado, por la entrada de nuevos fabricantes, está elevando el porcentaje de venta de vehículos integrales, pero en el caso de MAN, los chasis suponen más del 90% de nuestra demanda. Y queremos que siga así.

### ■ Y en cuanto a lo de compartir la responsabilidad...

● La única manera de que podamos compartir riesgo con los carroceros es que ellos aumenten su volumen y capacidad: aportan al cliente una flexibilidad que es más que necesaria para todos. Creo que están concienciados y que vamos a colaborar en más operaciones con ellos, porque el cliente lo que quiere es un único interlocutor con quien tratar, y eso exige coordinación entre fabricante y carrocerero.

### ■ ¿Qué importancia tiene España en el contexto europeo para la marca?

● Somos el cuarto mercado, por detrás de Francia, Alemania, Reino Unido, pero tenemos la tercera cuota de mercado, tras Alemania (25%) y Hungría, donde llegamos al 30% pero en un mercado con volúmenes más reducidos. En número de matriculaciones somos los segundos de Europa. Por eso, somos un mercado fundamental para MAN, porque nuestra demanda, teniendo en cuenta la capacidad de producción de todas las fábricas, supone un peso importante dentro del total de nuestro volumen.

### ■ ¿En qué momento se encuentra su gama de producto?

● La principal novedad del año

pasado fue la llegada del EfficientLine a los chasis. Hemos conseguido que una gran parte de nuestra cartera entienda que es la mejor solución. A esto se suma el Lion's InterCity, que ya estamos introduciendo. En cuanto al urbano, seguimos apostando por el gas, que elevará sus ventas gracias a los concursos de TMB y EMT Madrid, y el producto seguirá desarrollándose, con mejoras de carrocería y de consumo enfocadas a una mejora del TCO y, por tanto, del medio ambiente. La electromovilidad no llegará hasta medio plazo, como anunciamos en Busworld.

### ■ ¿Por qué el desarrollo de la propulsión eléctrica se lleva a cabo a distintas velocidades?

● Por que no existe un estándar estándar claro del producto (pantógrafo, carga por inducción, carga embarcada... etc). MAN tiene una filosofía clara: solo pondremos en el mercado una solución rentable para el cliente, además de fiable, por descontado. Entonces tendremos que contar, también, con la implicación de las instituciones para la financiación de este cambio de tipo de propulsión.

### ■ ¿El urbano híbrido es su mejor ejemplo?

● Uno más. Está dando unos resultados excelentes, poco a poco se va introduciendo en la cultura de las ciudades y, por eso, esperamos que duplique su cuota dentro de nuestras ventas a lo largo de este año.

### ■ ¿Qué aporta a su oferta el nuevo MAN Lion's InterCity?

● Tenemos dos unidades de prueba con clientes desde el pasado mes de septiembre, y los primeros comentarios son excelentes. De hecho, ya circulan las primeras unidades vendidas en Madrid y en la zona Norte. Viene a ocupar un nicho de mercado donde no estábamos, en el segmento del escolar y en el interurbano de corta distancia. Está enfocado totalmente a los costes de operación, mientras que el Lion's Regio se dirige a un segmento más discrecional, por lo que cada uno ocupa su espacio.

### ■ ¿Cómo valora el cambio de fechas de la FIAA?

● La apuesta es novedosa y arriesgada, pero no podemos saber si tendrá éxito hasta que pase la Feria. Desde luego, nuestra intención es la de participar. En todo caso, mantenemos nuestra actividad comercial, con presentaciones locales de producto y jornadas informativas, congresos...

## Al Volante

### Una línea trazada

**E**L OBJETIVO ES MANTENER el liderazgo, y para ello contamos con un producto muy consolidado, un equipo comercial excelente y una predisposición total a colaborar con los carroceros. La línea está marcada para seguir trabajando en este sentido. Mantenemos la mejor colaboración con los departamentos de postventa y de usados, porque esta cooperación es de gran ayuda para nosotros. El servicio y la gestión del vehículo usado y el valor de recompra se han vuelto esenciales en el negocio. Vamos incrementando el porcentaje de contratos de mantenimiento, y sin una buena red de asistencia no se puede estar en el mercado. MAN Solutions comprende toda nuestra gama de servicios, incluyendo una garantía extendida para los chasis EfficientLine. En este sentido, vamos a reforzar al máximo nuestra apuesta por los cursos de formación ProfiDrive, la mejor manera de que el cliente pueda sacar todo el partido posible a nuestros productos.



## Comparar las variaciones porcentuales entre la cotización del crudo y el precio de los carburantes en el surtidor 'es incorrecto'

Comparar las variaciones porcentuales entre la cotización del crudo y el precio de los carburantes en el surtidor es incorrecto debido a impuestos y costes. Es así ya que los impuestos y los costes de distribución (transporte, almacenamiento, etc.) minoran el porcentaje tanto en las subidas como en las bajadas por lo que nunca van a variar en la misma proporción. Por ejemplo, tomando como precio base 100, si se produce una bajada del coste del carburante de 10 cts€/litro, observamos que:

- La caída en cts€/litro es la misma en el PVP y en el coste del carburante (10 cts€/litro)

- Sin embargo porcentualmente, esos 10 cts€/litro, supone un descenso del 25% en el coste del producto y sólo un 10% en el PVP por el efecto amortiguador de los impuestos y otros costes.

Además, los precios de los carburantes no tienen una relación directa con la cotización del Brent, sino que dependen de las cotizaciones de la gasolina y del gasóleo en los mercados al por mayor. Éstas, aparte de la cotización del Brent (que es el factor más influyente)



están condicionados por la oferta y demanda de dichos productos y por el tipo de cambio Euro/Dólar, ya que los productos petrolíferos cotizan en los mercados internacionales en dólares. Al realizar la comparativa correcta en valores unitarios (cts€/litro), se comprueba que la caída que se ha producido en el coste de los carburantes desde mediados de 2015 se ha trasladado en su totalidad al precio de los carburantes en el surtidor. Los precios publicados

los jueves en el Boletín Petrolero corresponden a la media de los precios diarios de la semana anterior. Por lo tanto, existe un decalaje entre los precios publicados en el Boletín cada semana y los precios actuales. En la diferencia de precios entre gasolina y gasóleo también hay que considerar la diferencia impositiva entre ambos, siendo superior en la gasolina en los tipos actuales del IEH para la gasolina 95 y para el gasóleo A, en €1.000 litros.

## 12.700 millones de euros para mejorar la movilidad e impulsar el empleo en la Unión Europea

Anunciado en junio de 2015, el plan de inversiones de la Comisión Europea para el sector del transporte está ya en pleno funcionamiento en Europa. En marcha, después de que la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA) finalizara la firma de todos los acuerdos de subvención para los proyectos seleccionados en el marco de Conectar Europa 2014 (CEF). Con un total de 12,7 mil millones euros de inversión la Unión Europea (UE) apoyará 263 proyectos de transporte que contribuirán a una movilidad más rápida, segura y verde en la UE.

También se jugará un papel importante en la reducción de la brecha de inversión en Europa, que es una de las principales prioridades de la Comisión. La comisaria europea de Transportes Violeta Bulc ha manifestado que se alegra "de que hoy la mayor inversión jamás realizada por la Unión Europea en el área de transporte se haya convertido en una realidad". Asimismo, ha recalado que "todos estos proyectos ayudarán a una mejor conexión entre Europa e impulsarán la competitividad,



el crecimiento y el empleo. Al contribuir a la descarbonización del sector del transporte a través de combustibles más ecológicos y la integración digital, también se avanzará en dos de las prioridades de la Comisión: la Unión de la Energía y la Agenda Digital".

Entre los beneficiarios destacan iniciativas emblemáticas como Rail Baltica, así como proyectos de menor escala, como la conexión ferroviaria Groninga-Bremen. Todos los proyectos beneficiarán directamente a los ciudadanos y las empresas europeas, explica la Comisión Europea.



### Estableciendo nuevos estándares.

MAN Lion's Intercity. MAN kann.

Diseño único, excelentes características para la conducción, excepcional nivel de seguridad. El nuevo MAN Lion's Intercity combina el confort de la primera clase con una alta funcionalidad y un bajo nivel sonoro. Sus bajos costes totales de explotación lo convierten en un valor real para sus finanzas. Incluso en el más mínimo detalle, el nuevo campeón de su clase está hecho a medida del transporte interurbano y lanzadera, y es perfecto para el transporte escolar. El bus que debería estar en su cartera. Más información: [www.bus.man.eu/es](http://www.bus.man.eu/es).

MAN kann.

100  
100 Years  
MAN Truck and Bus



## La FEBT asegura que el Govern balear está al corriente de pago en transporte regular y escolar

El Gobierno balear, presidido por Francina Armengol, se encuentra prácticamente al corriente de pago tanto en el transporte regular como escolar, según ha confirmado la FEBT (Federación Empresarial Balear de Transporte). Tras unos meses de reajuste tras la entrada del nuevo Gobierno, los empresarios cobran regularmente los servicios prestados.

La Agrupación Empresarial del servicio regular de viajeros de Baleares, afiliada a la FEBT y miembro de Fenebús, celebró el pasado 15 de diciembre su Asamblea General Ordinaria a la que asistieron asociados de las empresas de Mallorca, Menorca e Ibiza. En la misma se aprobó la partida presupuestaria para el ejercicio siguiente.

### Derechos y deberes

Además, se acordó presentar un escrito que recoja los derechos y deberes de los usuarios que deben regir en el sector del transporte regular de viajeros en Baleares, ya que se trata esta de una antigua demanda del sector. Con posterioridad se celebró el tradicional almuerzo de Navidad al que

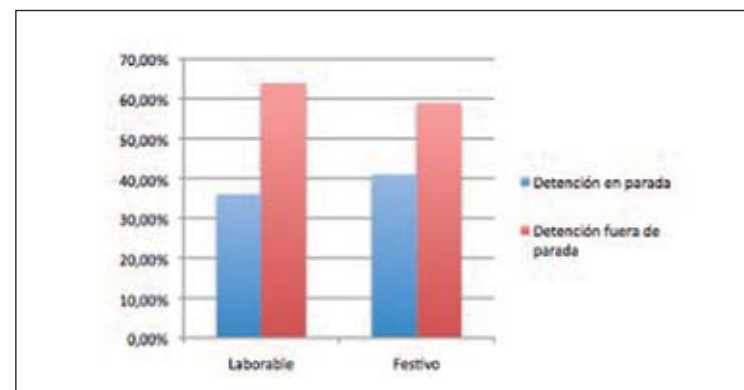
asistió el Director General de Transportes del Govern Balear, Jaume Mateo y representantes de Consorcio de Transportes de Mallorca. Por su parte, la sección de transporte discrecional de viajeros en autocar de la FEBT celebró igualmente en diciembre la Asamblea General, un acto que contó con la presencia de Jaume Mateo Lladó, director general de Transportes del Govern, y José Antonio Álvarez, director del Aeropuerto de Palma (Aena); junto a los miembros de la junta directiva de la FEBT y representantes de las marcas patrocinadoras.

Igualmente, en la Asamblea General se han aprobado las cuentas anuales y se han relacionado las actividades llevadas a cabo durante el presente ejercicio 2015. Cabe recordar que el pasado 11 de diciembre de 2014, Rafael Roig fue reelegido como presidente de esta agrupación para un período de cuatro años. En el mismo acto, se ha procedido a la entrega de sendos platos conmemorativos a título póstumo a los familiares de Bartolomé Estelrich (Autocares Estelrich) y Antonio Comas (Autocares Comas/Transacobo).

## Atuc: El 80% del tiempo que un autobús está parado es por culpa de los semáforos

El 80% del tiempo que un autobús en circulación permanece parado en ciudad es a causa del semáforo, según la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (Atuc). Una cifra que puede rondar el 95% en los días festivos. Uno de los principales problemas que encuentran los usuarios en el uso del transporte público es el tiempo que invierten en realizar su recorrido, por lo que mejorar la velocidad comercial es esencial si se quiere incentivar el uso de este medio de transporte.

De media, los autobuses circulan por ciudad a una velocidad de 12 kilómetros por hora, una velocidad menos competitiva si se compara con los 25 kilómetros de media del coche. Y es que con sólo incrementarse en un 10% los ciudadanos podrían recuperar un día de su vida al año, según los cálculos de Atuc. Sólo en la parada, el ciudadano español espera de media entre 5 y 15 minutos. A este respecto, un aumento de la velocidad comercial no sólo disminuye el tiempo del viaje, sino que también es determinante para mejorar las frecuencias, dos aspectos relacionados directamente con el uso del servicio y que, en última instancia, generan una mejora en los ingresos de la red. Además, con un incremento de la velocidad se necesitarían menos auto-



buses en circulación para cubrir las líneas de la red, lo que supondría un importante ahorro de costes no sólo en la inversión en flotas sino también en su mantenimiento.

Para mejorar el servicio y fomentar el uso del transporte público, Atuc demanda nuevas medidas. Es el caso de la prioridad semafórica. Actualmente, el sistema semafórico está orientado a los vehículos privados, lo que dificulta una circulación más eficaz de los autobuses, ya que éstos no tienen la misma aceleración que los automóviles y se detienen en las paradas para que suban y bajen los viajeros. Esto provoca que, en ocasiones, el autobús tarde el doble en hacer el mismo recorrido que un coche. En este sen-

tido, la ciudad de San Sebastián es el ejemplo más claro de cómo subiendo la velocidad de los autobuses se consigue una mayor demanda. Esta medida ha permitido que la velocidad comercial de los autobuses alcance, de media, los 16 kilómetros por hora, lo que ha derivado en que sea la ciudad española con mayor número de viajes en autobuses por habitante. Otra de las propuestas que defiende Atuc es la implantación de paradas dobles, que ya funcionan en Barcelona, Valencia y Las Palmas y que permiten que el autobús se detenga en el punto más avanzado de la parada permitiendo que el resto puedan realizar la misma operación sin tener que esperar a que el primero se ponga en marcha.

## La Junta Directiva de Asintra fija la Asamblea, que será electoral, el 19-M

El pasado jueves, 21 de enero, Asintra celebró su primera reunión del año de la Junta Directiva en la sede de CEIM, para estudiar y debatir la actualidad del transporte de viajeros por carretera, así como las perspectivas de cara a 2016.

En esta ocasión la reunión contó con la participación de TomTom Telematics, socio colaborador de Asintra, que estuvo representada por su responsable territorial, Carlos Ontiveros, y José Manuel Farré, director de VEOX Sistemas y Movilidad, principal socio de la marca en la Península Ibérica para el sector del autocar, quienes realizaron una breve presentación sobre TomTom Telematics, la unidad de negocio de TomTom dedicada a las soluciones de gestión de flotas, telemática para vehículos y servicios para el vehículo conectado, así como de portfolio de productos.

Seguidamente inició su intervención el presidente de Asintra, Rafael Barbadillo, para examinar la situación en la que se encuentran las empresas de transporte de viajeros por carretera que, según los últimos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) referidos a noviembre de 2015, han comenzado a recuperar viajeros en todas sus actividades excepto en el regular de uso especial, principal-



mente motivado por la caída en el transporte de trabajadores. Se refirió también al importante crecimiento que se ha producido en las ventas de autobuses, autocares y minibuses en el año 2015, con un incremento respecto a 2014 del 40,6% y un total de 2.780 unidades matriculadas.

A continuación, el presidente de Asintra avanzó que la celebración de la Asamblea General, que este año además será electoral, tendrá lugar el próximo 19 de mayo. Asimismo, y de cara al proceso electoral, se informó de la actualización que se está llevando a cabo de los Estatutos de la Federación. Por otro lado, se adelantó que en pocos días se cerrarán las

cuentas de la Federación del ejercicio 2015, que se pondrán a disposición de todos asociados para su análisis y en las próximas semanas se iniciará la auditoría externa de las mismas, todo ello de cara a su posterior aprobación por parte de la Asamblea General.

### Ministerio y fechas

En el apartado sobre los asuntos de Fomento se informó que el Ministerio está elaborando un estudio sobre la comercialización del transporte de viajeros (canales, tipología de contratos, plazos de cobro, nivel de satisfacción objetiva, etc.), cuya presentación está prevista para la próxima primavera.

## Scania inaugura las nuevas instalaciones de Talleres Rapalo

Las nuevas instalaciones de Talleres Rapalo, el concesionario oficial de Scania en la zona de Castellón, pone a disposición de los clientes más de 20.000 metros cuadrados de superficie. Están situadas en el Polígono Industrial Cami Fondo en Castellón.

De los 20.000 metros cuadrados de superficie de las nuevas instalaciones, 12.500 metros cuadrados están destinados a la campaña. Desde Scania destacan que se "ha destinado una importante inversión económica a este nuevo emplazamiento, generando empleo local en la zona de personal de taller, mantenimiento y comercial". Al acto de inauguración, que tuvo lugar el sábado, 16 de enero, acudieron más de 600 personas que tuvieron la oportunidad de recorrer las nuevas instalaciones y conocer en detalle la tecnología y servicios que Talleres Rapalo pone a su disposición. Rosa Rapalo, gerente del concesionario, y Enrique Ortiz, director de Post-venta, agradecieron la

presencia de todos los asistentes. "Talleres Rapalo es un concesionario con una larga trayectoria que ha crecido de la mano de sus clientes. Gracias a su apoyo y confianza en nuestro trabajo y productos es posible inaugurar hoy estas instalaciones. Nos hemos trasladado aquí para ofrecerles un mejor servicio", detalló Ortiz.

El número de empleados del concesionario se ha visto incrementado en un 11%. En estas instalaciones se ofrece asesoramiento especializado en la venta de camiones y autobuses, tanto nuevos como de ocasión, motores industriales y marinos, así como una asistencia financiera sólida y completa. Talleres Rapalo cuenta también con una amplia gama de servicios como contratos de reparación y mantenimiento personalizados, cómodos paquetes de servicios y recambios y la reparación de camiones, autobuses y semirremolques, siendo además servicio oficial de Feldbinder, Wabco, Haldex, BPW y SAF.





## Indcar entrega seis Strada a TMB entre diciembre y enero de 2016

Indcar ha entregado seis Stradas a Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) entre los meses de diciembre y enero. TMB es el principal operador de transporte público de Barcelona y está formado por dos compañías: Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA y Transports de Barcelona SA. La compañía de transportes de la ciudad condal confía de nuevo en Indcar, ampliando su flota con nuevos modelos, tal y como ha ido haciendo en los últimos años.

### Características

Las unidades Strada están carrozadas sobre chasis Sprinter E6 516, tienen una distribución de seis plazas sentadas y 16 de pie.

Asimismo, cuentan con plataforma eléctrica, además de estar equipadas con convertidor, interfaz y toma de USB entre sus opcionales. Los modelos han sido especialmente adaptados para el

transporte metropolitano de la ciudad de Barcelona, incluyendo la predisposición específica requerida de todos sus SAE.

### Multitud de opciones

La gran versatilidad que ofrece el modelo Strada de Indcar incluye las distribuciones de 16 a 22 plazas, dependiendo de la capacidad de su maletero. En cuanto a sus versiones de modelo mixto, puede llegar a incluir tres PMR. Con una longitud de 7,3 metros, el modelo de Indcar, está disponible en versiones discrecional, urbano, interurbano y escolar.

Indcar fue fundada en 1888 por Francesc Queral Roca. Desde sus inicios, se ha dedicado a la fabricación de carrocerías, empezando en la actividad de carruajes y diligencias de pasajeros. La empresa comenzó su actividad en Arbúcies donde hoy continúa produciendo los minibuses actuales.

Lideró el Sector con 455 unidades vendidas y cuota de mercado del 21,59%

## MAN es, un año más, la marca líder en venta de autobuses y autocares

Aniacam ha publicado los datos de mercado del año 2015 diferenciados por marcas. Como era previsible, MAN lideró el Sector de autobuses y autocares con un total de 455 unidades (y una cuota de mercado del 21,59%), perdiendo sólo menos de medio punto de penetración con respecto al ejercicio anterior.

A continuación se situaron Mercedes, que registró 386 vehículos para situar su cuota en el 18,32% (algo más de medio punto que en 2014), y Volvo, que, un año más, se consolida entre las tres primeras con 354 unidades (16,8% de cuota), aunque con una evolución negativa porque pierde casi tres puntos de presencia en el mercado. Iveco se quedó con 351 unidades, muy cerca del podio, y en clara mejoría sobre el año anterior, aunque con una penetración similar. Scania, con 344 vehículos, cierra el grupo de los cinco grandes. La marca escandinava sube algo más de un punto en su penetración.

### Resto de marcas

Muy por detrás aparece Setra (71 unidades), que, aunque mantuvo el nivel de matriculaciones, sigue perdiendo poco a poco penetración. A destacar los crecimientos anuales de Otokar, King Long y Solaris que siguen con sus líneas ascendentes. Por otro lado, Irizar, que había matriculado 13 unidades integrales en el 2014, durante su primer año de comercialización, baja



en este ejercicio a tan sólo cuatro. También aparece en la clasificación Yutong, con tres vehículos.

### Donación

MAN Truck & Bus Iberia ha donado a Cruz Roja 3.500 euros, equivalentes a su cuota de mercado de camiones, autobuses y autocares. La marca cumple así con el compromiso adquirido con motivo de la celebración de su Centenario. El pasado 21 de junio se cumplieron 100 años del inicio de la producción de camiones y autobuses de MAN. En esa línea de Responsabilidad Social Corporativa que MAN lleva a cabo en todos los países donde tiene presencia, se comprometió con Cruz Roja Española a

donar 100 euros por cada punto de cuota de mercado alcanzado al cierre del ejercicio 2015, tanto en el mercado de camiones como en el de autobuses y autocares. La cantidad donada asciende a 3.500 euros, dado que la cuota final en el segmento de mercancías alcanzó un 13,1%, mientras que en el transporte de viajeros fue del 21,9%. Ambos porcentajes suman 35%, cifra que multiplicada por 100 euros concluye en la donación realizada. Robert Katzer, director gerente de MAN Truck & Bus Iberia, hizo entrega del cheque correspondiente a Jose Carlos García Yonte, Responsable Colaboración con Empresas y Responsabilidad Social de Cruz Roja Comunidad de Madrid.

## Llegan a Madrid los primeros autobuses híbridos interurbanos de King Long

El fabricante de autobuses King Long hará, próximamente, una presentación oficial en Madrid de su nuevo autobús híbrido interurbano diésel-eléctrico enchufable (PHEV 'Plug-in Hybrid Electric Vehicle'). "Con la puesta en marcha de estos primeros vehículos probablemente marquemos una tendencia en el futuro del discrecional", comentan los responsables de la marca en España. "La marca siempre ha sido un referente en energías alternativas a nivel mundial y con este nuevo desarrollo, King Long se convierte en el primer fabricante en ofrecer un vehículo híbrido real destinado a recorridos urbanos e interurbanos".

### Características

El vehículo cuenta con 12,18 metros de longitud en configuración low entry e incorpora una caja de cambios automática de 6 velocidades con consumos muy ajustados. La emisión de partículas CO2 a la atmósfera son relativamente bajas: tan sólo un 15% de CO2 e incluso 0% de emisiones contaminantes si actúa en modo eléctrico, lo que convierte a su sistema de hibrida-



ción en uno de los más ecológicos del mercado. Además, el motor eléctrico del nuevo King Long no solo actúa en el arranque; también lo hace entre marchas, haciendo que la transición entre velocidades sea muy suave y casi inexistente a la vez que optimiza el consumo. Como novedad, el instituto de investigación de King Long ha desarrollado para este híbrido un sistema de refrigeración de baterías que pone fin a las dificultades de disipación de calor para este tipo de vehículos en países donde la temperatura ambiente es más elevada al resto, aumentando la dura-

ción de las mismas y disminuyendo el coste/mantenimiento/km.

### Entrega

King Long ha entregado a la Empresa cordobesa Carrera un nuevo autocar autoportante de 55 plazas y 12,20 m de longitud del modelo C12. Este modelo está dotado con los más avanzados niveles de seguridad. El vehículo monta motor Fiat FPT euro6 con 9 litros de cilindrada y 400 cv de potencia y ha sido adaptado para servicio de PMRSR. Incorpora los sistemas de seguridad ABS, EBS, ASR y ESP.

## Setra suministra su TopClass número 5000 a una empresa belga

El dueño del autocar 5000 del modelo S 516 HDH es la compañía de viajes belga Carolus Reizen, a la que también sea hecho entrega de otros dos autocares de lujo de la gama Setra TopClass 500. Marc y Jan Hoeks, asistieron a la entrega de los tres nuevos vehículos Setra, son caras conocidas en el Centro de Atención al Cliente de la marca en Neu-Ulm. Desde 1993, los dos directores generales ya han realizado un total de 48 acuerdos de compra, todos para los modelos de la gama TopClass.

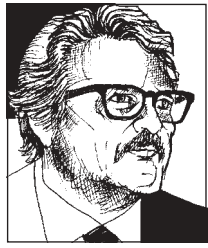
El operador turístico con sede en el municipio de Mol, en la provincia de Amberes, actualmente cuenta con 13 autocares construidos en Neu-Ulm de la marca Setra. El autocar operará en las carreteras de toda Europa bajo el sello "Premium Tours" de la compañía, está equipado con un techo panorámico de cristal y una unidad de cocina de primera clase. Hasta 40 pasajeros pueden disfrutar de las excursiones con una gran comodidad gracias a los asientos de cuero exclusivos Voyage Suprem, que son espaciosos. El autocar cuenta, además, con modernos sistemas de asistencia al conductor, como el asistente de carril y control de crucero adapta-

tivo Brake Assist active 3, lo que significa que ofrece una seguridad inmejorable. El S 516 HDH está equipado también con el sistema predictivo Powertrain Control (PPC). Este analiza permanentemente los datos del perfil geográfico y elevación del terreno y ayuda a lograr un ahorro sustancial de combustible por medio de la intervención automática en el sistema de propulsión.

### Nuevo desde 2001

Cuando el TopClass 400 fue lanzado en 2001, Setra lograba un nivel sin precedentes para viajes en autocar y claramente dejaba su huella en la industria internacional de autobuses. Los Setra 400 fueron una serie de autocares de renombre, entre otras cosas, por sus características de confort pioneras con asientos de apoyo, sistemas multimedia y múltiples cocinas integradas. Además de esto, las estaciones del conductor con un diseño ergonómico lograron fusionar la practicidad con un atractivo estético. El Setra TopClass 500 comenzaba con su producción en serie en 2014. Con la llegada de los modelos de tres ejes premium, la marca redefinió el significado de viajar con estilo, lujo y funcionalidad.

## “Entrevista



**Jesús Herrero** es el secretario de Atuc, una organización que, en los últimos tiempos, ha dado un paso adelante en su actividad y transparencia, liderando la ‘cruzada’ en favor de una Ley de Financiación del transporte urbano.

**A**TUC REALIZÓ UN enorme trabajo previo a las Elecciones generales, manteniendo encuentros no solo con los partidos políticos, sino con la FEMP y con Fomento, de cara a que se aborde de una vez por todas la Ley de Financiación del Transporte público. Estamos tratando de hacer ruido de cara a la opinión pública, como vía para que los políticos nos tomen en mayor consideración”, apunta Herrero.

■ **Atuc ha dado un cambio hacia la apertura y la transparencia, un poco reduciendo en lo que apuntaba.**

● Nuestras intenciones son claras. Tenemos tres áreas de trabajo, unas más visibles que otras. Una es la defensa de los intereses del Sector, donde se incluiría la Ley de Financiación. Por otro lado, tenemos la circulación de la información y el conocimiento interno entre los asociados, para lo que hemos potenciado las reuniones y comisiones. Celebramos más de 30 al año. Colaboramos con IDAE en un estudio del ‘no cliente’ del transporte urbano colectivo de cara a futuras cooperaciones entre ambas entidades. También tratamos de acercarnos a los proveedores del Sector, con los que se implican con nosotros. Aquellos que quieren participar, tratamos de estar aún más cerca de ellos.

■ **Son muchos campos abiertos, pero seguro que hay más.**

● Por mencionar algunos, queremos eliminar el pago en efectivo. Como asociación, planteamos aspectos comunes para que cada ciudad los pueda adaptar. Trabajamos con Mastercard y con Santander para facilitar el pago con tarjeta del billete sencillo, que sería muy beneficioso para todos los usuarios, reduciendo la inseguridad del conductor (que ya no dispondrá de efectivo) y mejorando la velocidad comercial. Hay determinados problemas, claro, pero para ello vamos a elaborar un proyecto piloto. A esto se añade que el 65% de los costes de los operadores corresponden al personal, y por eso estamos elaborando un Libro Blanco sobre los Recursos Humanos en el transporte urbano colectivo. Por ejemplo, las tarjetas de transporte aportan muchísima información, que no se están tratando en todo su potencial. Veremos si podemos canalizar esa información de manera inteligente para que cada ciudad lo pueda adoptar.

■ **¿La crisis está pasando y es momento de actuar?**

● Si, así entramos en la tercera pata de Atuc, que es la promoción. Hemos incorporado una agencia de comunicación, hemos celebrado

una jornada en Madrid sobre la movilidad sostenible con personalidades internacionales... Las cosas se pueden hacer de manera diferente a la que conocemos hasta ahora. Se necesita alcanzar una velocidad comercial de 16 km/h, muy por encima de la media nacional actual, para ser competitivo. Y tenemos que acercarnos a esta cifra desde todos los puntos de vista.

■ **¿Los políticos tienen sensibilidad hacia el Sector?**

● Nosotros entendemos el transporte público como un servicio igualitario, que permite su uso por todas las personas. Es un servicio básico, y eso lo entiende cualquiera, y además, no hablamos de cantidades de dinero para su financiación, sino que se cree un marco previsible, un sistema que permita tomar decisiones empresariales sin que el operador tenga que financiar al Ayuntamiento de turno porque no se saldan las deudas. Los políticos lo entienden, pero luego hace falta que este concepto aparezca en los programas, lo que no es tan sencillo.

■ **Todo el mundo está de acuerdo en la necesidad de una movilidad sostenible, pero para lograrla se piensa más en otros modos que en el autobús.**

● Hemos abordado este asunto con

# El objetivo es claro: una Ley de Financiación cuanto antes

Debemos acometer la movilidad sostenible desde todos los puntos de vista, implicando a todos los actores y aportando soluciones no solo económicas, sino también sociales y ambientales.

la DGT, y tenemos una campaña pendiente, aunque ellos se dedican más al segmento interurbano. Nuestra creatividad y su soporte podría ser una relación de éxito, y están empezando a tomar más en serio al transporte urbano para lograr sus objetivos. Por otro lado, nos gustaría contar con grandes patrocinadores

*«Además de la Ley de financiación, estamos inmersos en muchos proyectos, como la eliminación del pago en efectivo, un estudio del ‘no cliente’ o los Recursos Humanos»*

que se implicaran con nosotros en abordar grandes cambios en la movilidad. La bicicleta no es competencia, porque ayuda a concienciar al ciudadano de que hay que ser más inteligentes a la hora de movernos. Cambiar la mentalidad es muy difícil, pero se puede.

■ **¿Qué soluciones se barajan?**

● El acceso a las ciudades se aliviaría con el uso del bus-vao, solución que se sabe que funciona, pero que hay que promocionar. También deberíamos pensar en el transporte a la demanda, a todos los niveles, incluso urbano y suburbano. Cuando se ofrezcan verdaderas alternativas, y ahora es más fácil gracias a la tecnología de la que disponemos, podremos iniciar ese cambio de mentalidad. No cambian las necesidades, deben cambiar las soluciones. Y esto implica la economía colaborativa, que siempre ha existido pero que ahora está al alcance de la mano, la circulación autónoma (que los expertos apuntan como solución para reducir los accidentes, pero que podría incrementar la densidad del tráfico), la adopción de vehículos más modernos... Poco a poco, se irán rompiendo barreras, como ha ocurrido en la implantación de los autobuses híbridos, que luego se enchufaron y ahora son eléctricos, con múltiples sistemas de recarga, cada vez más rápida y con baterías menos pesadas y más capaces.

■ **Para todo esto, se requiere la voluntad política de las autoridades locales.**

● Es cierto. Por eso es necesario crear primero una necesidad social, de manera que los Ayuntamientos

entiendan que su participación es esencial para satisfacer a la población. Hay que convencerles de que lo que ha sucedido en San Sebastián, donde el transporte urbano colectivo se ha convertido en la ‘joya de la corona’, puede pasar en otras ciudades. Allí, Odón Elorza potenció el transporte urbano porque lo conocía muy bien, pero eso se debe repetir en otras urbes. O en Barcelona, donde a pesar de que el proceso de renovación de la red no ha sido el esperado, el objetivo sí ha demostrado ser un acierto para la población, con mejora de la velocidad comercial. Aunque también tenemos ejemplos de ciudades en las que se han tomado decisiones equivocadas, apostando por sistemas que no eran los adecuados, y esos ejemplos también han de estar muy presentes.

■ **¿Se debería apreciar más lo que tenemos en nuestro país?**

● Tenemos un Sector con un amplio potencial de crecimiento, que entre todos debemos poner en valor. Si echamos un vistazo al Sector, vemos que proveedores nacionales están teniendo éxito en el extranjero, como por ejemplo Castrosua con sus entregas en el Báltico, Goal Systems y sus sistemas implantados en gran parte de Iberoamérica, Indra gestiona autopistas y otros sistemas en medio mundo... En España hacemos bien las cosas y nuestros sistemas de transporte están por encima de la media a nivel internacional, lo cual no apreciamos hasta que salimos como usuarios al exterior (pasa lo mismo con el sistema sanitario, por ejemplo). Solo hace falta un proceso continuo de optimización de las redes y poner en valor lo nuestro, para que los usuarios lo conozcan y lo aprecien y vean que todo lo que se ha hecho tenía una razón de ser. Seguro que todo se puede hacer mejor, pero los esfuerzos dedicados no han sido en balde.

■ **A nivel internacional, ¿cuál es su presencia como asociación?**

● Atuc tiene una delegación en Bruselas a través de la cual se informa puntualmente a las empresas asociadas acerca las novedades legislativas del Sector. Asimismo, es miembro de la UITP, donde el presidente de la Asociación, Miguel Ruiz, forma parte del ‘Policy Board’, el órgano que toma las decisiones sobre los posicionamientos de la UITP en el ámbito de la política de transporte. También estamos presentes en ferias internacionales como Transports Publics (París), Busworld (Kortrijk) o en el World Congress de la UITP. En todas ellas, Atuc figura como organismo colaborador.

## Al Volante

### Velocidad comercial

**U**NO DE LOS PRINCIPALES problemas que encuentran los usuarios en el uso del transporte público es el tiempo que invierten en realizar su recorrido, por lo que mejorar la velocidad comercial es esencial si se quiere incentivar su uso. El 80% del tiempo que un autobús en circulación permanece parado en ciudad es a causa del semáforo. De media, los autobuses circulan por ciudad a una velocidad media 12 km/h, menos competitiva si se compara con los 25 de media del coche. Y es que con sólo incrementarse en un 10%, los ciudadanos podrían recuperar un día de su vida al año, según los cálculos de Atuc. Sólo en la parada, el ciudadano español espera de media entre cinco y 15 minutos. Por ello, con el objetivo de mejorar el servicio y fomentar el uso del transporte público, la patronal demanda nuevas medidas, como la prioridad semafórica. Actualmente, el sistema semafórico está orientado a los vehículos privados. Esto provoca que, en ocasiones, el autobús tarde el doble en hacer el mismo recorrido que un coche.



## Avianca y Alsa refuerzan su apuesta por la intermodalidad y amplían la posibilidad de acceder a conexiones más rápidas

En el marco de la Feria de Turismo, Fitur, Avianca y Alsa anunciaron la puesta en marcha de un acuerdo de colaboración para transporte intermodal, que permite combinar billetes de ambas compañías en un mismo viaje. Así, los viajeros que llegan o salen de Madrid y/o Barcelona vía Avianca, tendrán la opción de conectar a través de los servicios de autobús de Alsa con más de 30 destinos en España.

Los pasajeros se beneficiarán de condiciones especiales y de conexiones garantizadas, sencillas y cómodas, pues ambas compañías operan desde las terminales de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (T4) y Barcelona-El Prat (T1).

Acceso al modo combinado de transporte Avianca-Alsa. Los billetes pueden adquirirse desde ya a una tarifa especial de lanzamiento en las oficinas de Avianca en España y a través de agencias de viaje, a la espera de realizar una integración más completa que facilite la venta a todos los canales.

### Avianca en España

En la actualidad, la aerolínea opera 21 vuelos semanales directos desde Madrid con destino a Bogotá, Cali y Medellín, además de un vuelo diario desde Barcelona a Bogotá, con opciones de conexión



nes a los principales destinos en Latinoamérica como Sao Paulo, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Buenos Aires, Lima, Guayaquil, Quito, Ciudad de Panamá, Ciudad de México y San Salvador.

### Conmemoración

Alsa ha conmemorado recientemente haber alcanzado la cifra de dos millones de viajeros desde que se inició el servicio Clase Supra Asturias-Madrid en 1988. La conmemoración tuvo lugar en la sala VIP de la Estación de Autobuses de Oviedo y contó con la presencia del director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral; de la consejera de Infraestructuras del

Gobierno de Asturias, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Belén Fernández; y del alcalde de Oviedo, Wenceslao López. Por parte de Alsa asistieron el presidente de la compañía en Asturias, Jacobo Cosmen, y los directivos Javier Carbajo y Francisco Iglesias, así como conductores y empleados relacionados tanto con la puesta en marcha del servicio hace 28 años como los que lo gestionan en la actualidad. También asistió el director general de Transportes de Castilla y León, Ignacio Santos Pérez. La persona sobre la que recayó la suerte de ser la viajera dos millones fue Liliana Ghiraldini Ferraro, de Oviedo.

## Monbus inicia el año con nuevas ReVibajas, descuentos y precios especiales

Tras el rotundo éxito de periodos anteriores, Monbus, a través de Vibasa, inaugura una nueva temporada de precios especiales, de forma que los usuarios que planifiquen viajar entre el 11 de enero y el 18 de marzo puedan beneficiarse desde este momento de descuentos de hasta el 50% por debajo de la tarifa normal con la compra anticipada de billetes a través de la página web [www.monbus.es](http://www.monbus.es).

Así, las conexiones entre determinadas comunidades autónomas del norte de la Península tales como País Vasco - Navarra - Cataluña y Castilla y León - Aragón - Cataluña, formarán parte de esta promoción que ofrece descuentos superiores cuanto mayor sea la previsión de compra con respecto a la fecha de salida del viaje, solamente en los billetes de ida y sin posibilidad de descuento adicional, modificación o cancelación, existiendo además una limitación en el número de plazas ofertadas. Entre los cerca de 3.000 usuarios que han disfrutado de esta promoción durante el año 2015, las rutas ofertadas más relevantes han sido:

San Sebastián - Barcelona: L-M-X-J-S (desde 16,30€)  
Barcelona - Pamplona: L-M-X-J-S (desde 13,70€)  
Salamanca - Barcelona: L-M-X-J-V-



S-D (desde 30,40€)  
Barcelona - Soria: L-M-X-J-V-S-D (desde 18,15€)  
Aranda de Duero - Barcelona: L-M-X-J-S (desde 22,60€)  
Salamanca - Zaragoza: L-M-X-J-V-S-D (desde 19,05€)  
Barcelona - Irún: L-M-X-J-S (desde 16,45€)  
Soria - Salamanca: L-M-X-J-V-S-D (desde 12,25€)  
Barcelona - Tudela: L-M-X-J-S (desde 10,75€)  
Barcelona - Andoain: L-M-X-J-S (desde 15,60€)  
Aranda de Duero - Salamanca: L-M-X-J-V-S-D (desde 7,80€)  
Tolosa - Barcelona: L-M-X-J-S (desde 15,25€).

Los viajeros podrán disfrutar de estos servicios a bordo de los autocares de Monbus, equipados con la última tecnología en cuanto a seguridad y confort.

## Lurraldebus inicia un piloto de Wifi gratuito en toda su flota de autobuses

El Gobierno Vasco, a través de la Lurraldebus, sigue persiguiendo la mejora constante de los servicios para sus viajeros y en ese esfuerzo está impulsando la colocación de Wifi gratuito en su flota de autobuses. Este servicio se irá extendiendo por toda su flota en 2016. Por el momento, se está realizando una experiencia piloto en cerca de una veintena de autobuses, correspondientes a las líneas que operan en Urola Erdia y la intención es ampliar el servicio a toda la flota a largo del año 2016.

Los usuarios podrán utilizar este servicio al que podrán acceder en sus dispositivos móviles con una clave que se les proporcionará en el autobús. "La intención del departamento de Movilidad es mejorar poco a poco los servicios de atención e información para nuestros usuarios y este

es un pequeño paso más", han destacado desde la Administración. El ancho de banda para la bajada de datos estará limitada para los usuarios por motivos legales, aunque sí dispondrán del suficiente para poder acceder a correo electrónico, redes sociales, etc.

### Líneas

Estas son las líneas en las que arranca la experiencia piloto:

- UK 1 Azkoitia - Donostia
- UK 2 Azkoitia - Tolosa
- UK 3 Azkoitia - Zarauz
- UK 4 Beizama - Azpeitia
- UK 5 Zestoa - Ermua
- UK 6 Zumaya - Zumárraga

El acceso será abierto para todos los usuarios y para acceder deberán conectarse a la red propia de cada autobús, con la identificación LURRALDEBUS\_GUIP\_nrobus, han explicado.



## Teatro Bus abrirá una nueva sede en Sevilla con la empresa de eventos y publicidad SGM Eventos

El pasado lunes 21 de diciembre Teatro Bus firmaba su primera concesión en Sevilla con SGM Eventos, empresa especialista en gestión de eventos y publicidad. Así, la compañía abre nuevas posibilidades de desarrollo de su negocio. De esta manera, la compañía pretende asegurar su presencia geográfica en una de las ciudades más importantes de España.

Teatro Bus da un nuevo paso en su crecimiento estratégico con esta nueva modalidad de concesión a través de una empresa no transportista. "Yo estoy realmente feliz con la firma de este nuevo contrato puesto que esta concesión puede suponer un punto de inflexión en nuestra política de crecimiento y expansión", ha señalado Javier Fuentes, director general de Arriva Esfera y fundador de Teatro Bus.

### 'Cervantes y Quijote'

Bajo el nombre de 'Cervantes y Quijote', Teatro Bus ha presentado una nueva propuesta teatral sobre ruedas de España en Fitur. Teatro Bus, la primera propuesta teatral sobre ruedas de España, ha llegado a Fitur con 'Cervantes y Quijote', un homenaje para conmemorar el cuarto centenario de la muer-



te del escritor español más internacional de todos los tiempos.

La propuesta ha sido impulsada por Arriva Esfera, división de transporte discrecional y turístico de la multinacional DB-Arriva, para llegar tanto a turistas nacionales como internacionales. El autobús ha estado ubicado entre los pabellones 5 y 6 hasta el día 24. Además, Teatro Bus ha aprovechado su estancia en la feria para presentar su nueva concesión en Sevilla tras la firma con la empresa SGM Eventos, empresa líder en gestión de eventos y publicidad. Gracias a este acuerdo, Teatro Bus amplía su

horizonte en lo que a negocios se refiere, asegurándose estar de forma continua en una de las ciudades más importantes de España. La iniciativa de Teatro Bus ha sido apoyada por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares y de Esquivias, que facilitan la visita de estos dos municipios madrileños durante las 'show-excursiones' de este autobús de 15 metros de longitud. Para que Teatro Bus fuera posible, varios vehículos tuvieron que reformarse de forma completa: escenarios, butacas tapizadas de rojo, suelo con moqueta, pantallas de televisión para la proyección de vídeos, entre otros.

## La EMT de Málaga y Orange proponen un nuevo servicio

EMT Málaga y Orange ponen en marcha un nuevo servicio de telemetría que registra toda la actividad de los vehículos, permitiendo anticipar y detectar problemas, así como aumentar la sostenibilidad, eficiencia energética y operativa. Se trata de un sistema de videovigilancia y telemetría, para aumentar la seguridad del viajero a bordo de los autobuses, al mismo tiempo que se incrementa la sostenibilidad del transporte urbano.

El servicio de videovigilancia permite almacenar las imágenes capturadas por las cámaras de los autobuses, ayudando a esclarecer las incidencias que puedan ocurrir durante los trayectos. Adicionalmente los supervisores podrán conectarse en tiempo real desde la central y ver que está sucediendo para garantizar la seguridad a bordo. Asimismo, en situaciones de emergencia, los conductores de los autobuses tienen la opción de comunicarse con la central de EMT Málaga mediante un botón de emergencia, generando una alerta e iniciando una grabación en tiempo real que es enviada automáticamente a la sede de EMT.

El sistema ha comenzado a instalarse ya en los primeros autobuses de EMT Málaga y continuará el despliegue durante los próximos meses. La solución de telemetría registra la información de los parámetros mecánicos y de

funcionamiento de los autobuses, guardando datos tales como el nivel de combustible, estado de la batería, localización, kilómetros recorridos, horas de servicio o incluso el número de frenadas o nivel de carga del vehículo.

Gracias a la recopilación y análisis de estos parámetros se pueden optimizar ciertos costes del servicio. Así, por ejemplo, la recepción de alertas cuando el nivel de batería se encuentra por debajo de ciertos umbrales evita una sustitución completa de la batería, pudiendo ser recuperada con una simple recarga. Asimismo, la monitorización continua del rendimiento del vehículo permite establecer medidas para el ahorro de combustible y la detección preventiva de averías.

La instalación de ambos servicios se ha realizado a través de un sistema pionero, que está compuesto por un único ordenador adaptado para soportar condiciones extremas de vibración y temperatura. Dicho sistema de control es responsable de los dos servicios desarrollados conjuntamente por EMT Málaga y Orange.

El ordenador de a bordo se conecta mediante una tarjeta SIM de datos 4G (tarjeta Orange M2M) a la sede de EMT. El uso de la red 4G permite visionar hasta cuatro cámaras simultáneas por autobús con calidad de video HD.



## Burgos quiere instalar el pago con el teléfono móvil a bordo de todos sus autobuses

El Servicio Municipal de Accesibilidad, Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de Burgos (Samyt) está atareado trabajando en un plan tecnológico que significaría nuevas modalidades de pago en beneficio de los clientes del transporte público de la ciudad castellana.

En cooperación con la empresa que gestiona la actual tarjeta sin contacto y sus terminales de recarga (Panini), los responsables municipales tienen la idea de desarrollar una nueva página web y una aplicación para el móvil que permitirían, no sólo la recarga de los bonos mediante la aplicación, sino también el pago

del viaje a través del teléfono, incluso a bordo del vehículo.

### Gastos extras

La creación de este moderno sistema tendría un coste, sin duda. Por eso el proyecto está en fase de estudio, de la mano de Panini.

Para su implantación, quizás los usuarios tuvieran que pagar un precio por descargarse la aplicación, puede que otra parte del coste la asuma el propio Ayuntamiento. Dependerá en cierta medida de las posibilidades presupuestarias, y sobre todo de la consecución o no de fondos europeos que se vayan produciendo en este 2016.

## 18,2 millones de euros para la Mancomunidad de Pamplona

El Gobierno de Navarra ha adoptado en su sesión de ayer un acuerdo por el que se concede una subvención de 18.211.141 millones de euros a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para financiar el V Plan 2015-2016 de transporte urbano.

Además, se crea una comisión técnica de seguimiento del plan, integrada por tres representantes de cada una de las entidades. Aunque en principio esta financiación se fijó en 20,9 millones de euros, este ahorro en la aportación se debe a la bajada del precio del gasóleo en un 13% y al aumento del número de viajeros, con lo que ascienden los ingresos por este concepto.

### Apuesta por los híbridos

Se está planteando la posibilidad de agregar en un mayor número energías menos contaminantes y más sostenibles en el transporte público comarcal. De primeras, serán cinco los nuevos autobuses híbridos que se incorporarán a la flota de la mancomunidad navarra. Este proyecto es una de sus más inminentes ideas durante 2016 y lo certifica con un reciente estudio, de creación propia, una comparativa de consumos de combustible de las autobuses que funcionan con diésel y los híbridos.

## Andalucía construye un total de 171 kilómetros de carreteras y cuatro estaciones de autobuses

La Consejería de Fomento y Vivienda de Andalucía cerró 2015 con la puesta en servicio en la comunidad de 171 kilómetros pertenecientes a autovías y a la red de carreteras convencionales de carácter autonómico, gracias a la política de reactivación de obras adoptada por el Gobierno andaluz entre los años 2014 y 2015, tras un periodo de reprogramación con motivo de la crisis económica y las exigencias de ajuste y control presupuestario.

Para esa reanudación, que ha centrado sus prioridades en las infraestructuras viarias que se encontraban en un elevado nivel de ejecución y tuvieran una gran incidencia territorial y socioeconómica, el departamento que dirige Felipe López ha destinado un presupuesto de 149,6 millones de euros, cofinanciados con Fondos Feder. En este montante, además de la actuación en carreteras, también se incluye la construcción de cuatro estaciones de autobuses.

Los 171 kilómetros culminados corresponden a cuatro vías de gran capacidad y a nueve carreteras de la red convencional, sumando en total 13 infraestructuras viarias, a las que el próximo febrero se sumará una más, tras la finalización del acceso soterrado al puerto de Garrucha, que supondrá la entrada en funcionamiento de 254 metros adicionales para



mejorar la circulación del tráfico pesado procedente de la Comarca del mar-mol hacia este punto.

En la malla de autovías, la Consejería de Fomento y Vivienda ha culminado en los dos últimos años, con un presupuesto de reactivación de 97,2 millones de euros, la construcción y puesta en servicio de 59,6 kilómetros de vías, correspondientes a la autovía del Almanzora (Almería), concretamente a la variante de Albox (8,7 kilómetros), dando continuidad a 22 kilómetros de gran capacidad en el valle del Almanzora; y a la autovía del Olivar (Jaén), con la finalización de cinco tramos (35,6 kilómetros), dando continuidad a 75,2 kilómetros desde Úbeda y Baeza hasta Jaén y Martos, lo que supone el 78% de esta infraestructura en la provincia de Jaén.

También destacan el acondicionamiento de 28 kilómetros de la A-334 de Caniles a Purchena (Granada y Alme-

ría); la adecuación de 6,1 kilómetros de la A-402 entre Santa Cruz del Comercio y Alhama de Granada (Granada), así como la mejora de 25,5 kilómetros de la A-2003 entre Jerez y La Barca (Cádiz), y la remodelación de 20 kilómetros de la A-323 entre Guadahortuna e Iznalloz (Granada).

Estas intervenciones, enmarcadas en el Plan de Mejora de la Accesibilidad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (Plan Mascerca), tienen como objetivo incrementar las condiciones de seguridad vial y eliminar la conflictividad de tráfico en los ámbitos urbanos y en los tramos de acceso a las poblaciones. Han contado con un presupuesto de reactivación de 52,4 millones de euros, unos recursos que también engloban las cuatro estaciones de autobuses.

### Estaciones de autobuses

Junto a las actuaciones de carreteras, la Junta de Andalucía también ha impulsado entre 2014 y 2015 la edificación de las estaciones de autobuses de Conil (Cádiz), Motril (Granada), Alhaurín El Grande (Málaga) y Estepa (Sevilla), respondiendo al objetivo de la Junta de priorizar, la prestación de servicios públicos por carretera.

## A Coruña cambiará el mapa de líneas de su servicio urbano

El Ayuntamiento de A Coruña acometerá durante este año un "plan ambicioso de reordenación de tarifas y líneas del autobús urbano", tal y como anunció el alcalde de la ciudad, Xulio Ferreiro, durante la presentación de los nuevos ocho vehículos Mercedes-Benz que se incorporan a la flota de transporte público, un acto en el que el regidor estuvo acompañado del concejal de Movilidad Sostenible, Daniel Díaz Grandío, y en el que también estuvieron presentes el presidente de la Compañía de Tranvías, José Prada, y el consejero delegado de EvoBus Ibérica (empresa encargada de la fabricación y distribución de autobuses Mercedes-Benz a nivel estatal), Juan Antonio Maldonado.

"Nuestra intención es que en 2016 tengamos un nuevo mapa de líneas que se acomode más a la realidad actual de la ciudad y que optimice los recursos que tiene la Compañía de Tranvías en estos momentos", expuso el alcalde, quien incidió en que la Concejalía de Movilidad Sostenible trabajará durante todo el año con Tranvías para reordenar también "las tarifas, el sistema de bonos, el de bonobuses y las exenciones",



además del mapa de líneas. En este sentido, el primer edil recordó además el acuerdo alcanzado por el Gobierno local y la Compañía de Tranvías para mantener durante este año las mismas tarifas que en el 2015.

### Diferentes mejoras

Ferreiro confirmó también la intención del Gobierno local de implantar el carril prioritario, del que señaló que se está estudiando su modalidad y recorridos. "Si queremos apostar por el transporte público, no sólo tenemos que hablar de frecuencias, tenemos que hablar de tiempo para llegar de un sitio a otro. Y si priorizamos el autobús y uno llega más rápido en este medio que en el automóvil, acabará usando el bus", apostó.



## Leganés tendrá una nueva una flota formada por 15 autobuses ecológicos

La Comunidad de Madrid a través del Consorcio Regional de Transportes, presentó el pasado 25 de enero 15 nuevos autobuses que prestarán servicio en los municipios de Leganés, Madrid y Fuenlabrada. Todos ellos están propulsados mediante gas natural comprimido (GNC), una firme apuesta de la Comunidad de Madrid en su afán de preservar el medio ambiente con la utilización de energías limpias menos contaminantes.

Así lo ha explicado el consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán, quien ha asistido en Leganés a la presentación de la nueva flota de vehículos interurbanos.

Los autobuses que utilizan este tipo de energías contribuyen a la mejora de la calidad del aire y por tanto del medio ambiente, ya que su uso permite reducir las emisiones de monóxido de carbono (CO) hasta en un 88%, y de dióxido de carbono (CO2) en un 20%. Además

de esta ventaja, los motores de los vehículos propulsados con gas son más silenciosos, lo que permite reducir hasta en un 50% la contaminación acústica.

Los autobuses interurbanos del Consorcio Regional de Transportes realizan 20.000 servicios diarios, transportando a más de 800.000 viajeros al día. De los 1.832 autobuses interurbanos que prestan servicio en la región, el 71,40% son no contaminantes (entre las series Euro V, Euro VI, GNC e Híbridos).

### Personas sordas y ciegas

Los nuevos vehículos cuentan con dispositivos de información para usuarios con dificultades auditivas y de visión, plataformas de acceso para viajeros con minusvalías, butacas para personas con movilidad reducida, espacio con anclajes para sillas de ruedas, sistema SAE de ayuda a la explotación del servicio y sistemas de pago inteligente, además de WIFI y cargadores USB para dispositivos móviles.

## Viajero dos millones de la Supra de Alsa Asturias-Madrid

La empresa de transporte de viajeros por carretera Alsa conmemoró esta mañana haber alcanzado la cifra de dos millones de viajeros desde que se inició el servicio Clase Supra Asturias-Madrid en 1988.

La conmemoración tuvo lugar en la sala VIP de la Estación de Autobuses de Oviedo y contó con la presencia del director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral; de la consejera de Infraestructuras del Gobierno de Asturias, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Belén Fernández; y del alcalde de Oviedo, Wenceslao López. Por parte de Alsa asistieron el presidente de la compañía en Asturias, Jacobo Cosmen, y los directivos Javier Carbajo y Francisco Iglesias, así como conductores y empleados relacionados tanto con la puesta en marcha del servicio hace 28 años como los que lo gestionan en la actualidad. También asistió el director general de Transportes de Castilla y León, Ignacio Santos Pérez.

La persona sobre la que recayó la suerte de ser la viajera dos millones fue Liliana Ghirardini Ferraro, de Oviedo, que compró su billete para viajar a Madrid y posteriormente emprender viaje a Estados Unidos, por asuntos familiares. Liliana se mostró gratamente sorprendida, y como agradecimiento la compañía le obsequió con una Tarjeta Alsa

por valor de 500 euros en viajes y una cesta de productos asturianos.

Desde el inicio en 1988 del innovador servicio Clase Supra Asturias-Madrid (primer servicio de alta calidad que se puso en marcha en el Sector de transporte de viajeros en nuestro país), éste ha ido evolucionando e implantando todas las mejoras y avances que iban apareciendo en el mercado. En los 28 años de funcionamiento ha utilizado cinco modelos distintos de autocares, en cada momento los tecnológicamente más avanzados del mercado, que en total han recorrido de 32,5 millones de kilómetros, el equivalente a dar 812 vueltas a la circunferencia de la tierra.

En cuanto al perfil de sus viajeros, el 63% es hombre y el 37% es mujer. Teniendo en cuenta los motivos del viaje, un 65%, lo utiliza por motivos de ocio o vacaciones; un 23%, por motivos de trabajo, y un 12%, por estudios.

Sobre los motivos que llevan al viajero a utilizar la Clase Supra de Alsa el 41% lo hace por sus horarios; un 30%, por su comodidad y un 29%, por sus tarifas.

En la actualidad Alsa opera diariamente cinco servicios diarios Clase Supra entre Asturias y Madrid, que se suman a los siete servicios estándar. En conjunto ofrece una oferta de gran calidad en términos frecuencia, comodidad y tarifa.



## Scania confirma 46 unidades para empresas del CRTM

Scania entregará a partir de junio 46 unidades de Scania Citywide Hybrid Clase II a distintas empresas del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM). Scania es en la actualidad una de las primeras marcas que ofrece en el mercado un vehículo que incorpora la tecnología híbrida para la reducción de emisiones y el ahorro de costes, y que cumple las normativas de la UE relativas al transporte de cercanías y de corta distancia de Clase II.

Scania Citywide Hybrid es un vehículo 100% Scania. Incorpora una carrocería de aluminio, propia de Scania, desarrollada hace más de 20 años, al mismo tiempo que ofrece una gran versatilidad al adaptarse a las especificaciones requeridas por los clientes.

Respecto al sistema híbrido, el vehículo incorpora una tecnología paralela con baterías en combinación con la cadena cinemática Scania que incluye el motor de 9 litros y 320 CV con tecnología de solo SCR. Todo ello hace posible obtener una excelente economía de combustible y una reducción en cuanto a las emisiones de carbono.

## Castilla y León confía en GMV para el Transporte a la Demanda hasta 2018

Se trata de un sistema original y pionero en Europa, que permite que las conexiones entre núcleos de población se hagan a la carta.

La Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León ha decidido prorrogar el contrato, adjudicado a GMV en 2004, para la gestión y el mantenimiento del programa de Transporte a la Demanda de Castilla y León hasta marzo de 2018.

En 2004, La Consejería de Fomento y Medio Ambiente llegó a la conclusión de que un servicio de transporte público tradicional, con horarios fijos y rutas predeterminadas, no resultaba adecuado para esta región rural dispersa y con poca demanda; al contrario, era económicamente inviable y poco interesante. Para permitir la movilidad de la población en esas áreas y promover la inclusión social fue necesaria la implantación de un nuevo tipo de transporte, con un coste racional y que ofreciese una mayor cobertura territorial y niveles de servicio adecuados. En este contexto, un sistema flexible como es el transporte a la demanda de GMV resultó la mejor opción de movilidad para la zona. El sistema de transporte a la Demanda



en Castilla y León, que comenzó su validación de uso a través de una zona piloto en el Barco de Ávila, es un sistema original y pionero en Europa, que permite que las conexiones entre núcleos de población se hagan a la carta adaptando la oferta a la demanda.

La solución de GMV consta de un Centro de Gestión del Transporte, donde las peticiones de transporte son recogidas vía teléfono/web en modo planificado o tiempo real, generándose de forma automática la planificación del servicio. Los servicios solicitados se notifican a los operadores de transporte y posteriormente se realiza on-line el correspondiente seguimiento del transporte, contando en todo momento el usuario con información sobre po-

sibles incidencias del servicio a través de paneles en determinados pueblos de las rutas de transporte.

### Herramienta fundamental

En 2016, por la complejidad operativa y amplitud geográfica del proyecto, este novedoso sistema de gestión del transporte público se ha convertido en una herramienta fundamental para mejorar el servicio propuesto optimizando los recursos empleados. En la actualidad, el modelo de Transporte a la Demanda de Castilla y León incluye 810 rutas que dan servicio a más de un millón de habitantes de 3.557 localidades de Castilla y León. Desde su implantación, suma unos 3 millones de viajeros y da servicio a más de 105 zonas de la Comunidad.

## La EMT de Madrid ha firmado un pacto de colaboración con UNICEF

La colaboración se basa en la difusión, a través de diferentes soportes informativos y publicitarios de la EMT de Madrid, de las campañas de Unicef; la realización de actividades y campañas propias conjuntas entre la EMT de Madrid y Unicef Comité Español (a beneficio de esta última); la participación en campañas institucionales globales de Unicef; el fomento del voluntariado entre los trabajadores y usuarios, y otras acciones de interés.

La renovación del compromiso con Unicef forma parte de la política de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) que la EMT de Madrid mantiene con diferentes ONGs y entidades sociales sin ánimo de lucro.

**Campaña contra el hambre**  
Aprovechando la renovación del

acuerdo, la EMT de Madrid colabora, por segundo año consecutivo, en la campaña de Unicef contra la malnutrición infantil 'Ahora No Podemos Parar'. La desnutrición está detrás de cerca de la mitad de las muertes infantiles de niños menores de cinco años que se producen en todo el mundo: la desnutrición pone a los niños en grave riesgo de morir por infecciones o enfermedades comunes y disminuye gravemente su capacidad de recuperación.

Pero con esfuerzos de prevención y con un tratamiento adecuado muchas de estas vidas se pueden salvar. De hecho, desde 1990 la tasa de mortalidad infantil de niños entre cero y cinco años se ha reducido un 53% gracias a los trabajos de prevención y tratamiento de las causas que la provocan.



## La importancia de los accesos de la que será, en Vigo, la primera estación intermodal de Galicia

La Xunta convocó el pasado miércoles 20 de enero al Ayuntamiento de Vigo a una reunión sobre los accesos de la que será la primera estación intermodal de Galicia.

La consejera de Infraestructuras y Vivienda, junto con el delegado territorial de la Xunta en Vigo, Ignacio López Llavés, la directora general de Movilidad, Helena de Lucas, y representantes de ADIF analizaron el pasado 20 de enero in situ los primeros trabajos para la redacción del proyecto básico y de ejecución de la terminal de autobuses de la futura intermodal de Vigo.

Vázquez explicó que estos trabajos comienzan por el levantamiento topográfico de la parcela que acogerá esta terminal. Concretó que sólo el contrato de este proyecto supone una inversión de 350.000 euros y nueve meses de trabajo, por lo que se dispondrá del documento, incluso, dentro de este año.

### Comodidad de los usuarios

La responsable de Infraestructuras manifestó que la estación intermodal, en la parte de autobuses contará con 21 dársenas susceptibles de ampliación y una superficie de unos 9.000 metros cuadrados. Además compartirá servicios con la estación de ferrocarril, buscando tanto la optimización de



inversiones como la comodidad de los usuarios.

Ethel Vázquez destacó que con la firma de este contrato se ponen de manifiesto a voluntad de la Xunta para que Vigo sea la primera ciudad de Galicia que cuente con una estación intermodal. La conselleira reitera que la ejecución de la intermodal se llevará a cabo "contra viento y mareas" y acusa a AGE-Mareas-Podemos de bloquear "el desarrollo del transporte público en Vigo y de Vigo con el resto de Galicia".

Vázquez explicó que el objetivo del Gobierno gallego es encontrar una solución urbanística para poder desarrollar este proyecto en su integridad, una cuestión en plena sintonía con el Ayuntamiento de Vigo.

## Se lleva a cabo una reordenación para impulsar el transporte colectivo en Asturias

La consejera de Infraestructuras del Principado de Asturias apuesta por una reordenación territorial del área central de Asturias.

Belén Fernández apunta a alternativas como carriles reservados en la entrada de las ciudades, estaciones intermodales y aparcamientos disuasorios. El Gobierno de Asturias completará el esquema normativo del sector con una Ley de Transportes y Movilidad Sostenible. El billete único del CTA registró 18 millones de usos en 2015.

La consejera de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Belén Fernández, subrayaba el pasado 14 de enero la necesidad de que las administraciones públicas pongan en marcha, en coordinación con las empresas del sector, planes conjuntos para contribuir a que el transporte público colectivo adquiera mayor peso, mediante un servicio más atractivo y mejor adaptado a las necesidades de los ciudadanos.

Durante el acto de celebración de los dos millones de pasajeros del servicio de Alsa Supra Asturias-Madrid, Fernández se ha referido al compromiso del Gobierno de Asturias de avanzar en esta legislación en el diseño coordinado de un área metropolitana central, donde se concentra la mayor parte de la población y acti-



vidad de la región, para lograr, entre otros objetivos, que el autobús y el ferrocarril desplacen al turismo como actor principal de la movilidad.

### Plataformas reservadas

La titular de Infraestructuras ha aludido a la posibilidad de crear plataformas reservadas para el transporte público en las entradas de las ciudades, estaciones que combinen los distintos modos o aparcamientos disuasorios en el entorno de las poblaciones de mayor tamaño bien conectados con el sistema de transporte público local.

Del mismo modo, ha destacado la importancia de completar el esquema normativo del sector, con la aprobación de una Ley de

Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias que dote a la comunidad de un marco legislativo propio y ajustado a sus necesidades.

La consejera ha valorado la importancia de instrumentos de fidelización de los usuarios del transporte público, como el billete único del Consorcio de Transportes de Asturias (CTA), que funciona desde 2005, y que el año pasado registró 18 millones de usos.

También ha insistido en la importancia de hacer esfuerzos que permitan renovar la flota de vehículos, apostando por los más limpios, como pueden ser híbridos, eléctricos puros o con tecnologías que contribuyan a aminorar las emisiones.

## Los nueve autobuses que componen la flota de Colmenar Viejo se convierten en híbridos

Los nueve vehículos que componen la totalidad de la flota de autobuses urbanos de Colmenar Viejo (perteneciente al Grupo Interbús) son híbridos.

Es decir, combinan un motor de combustión y un motor eléctrico y que son considerablemente más respetuosos con el medio ambiente, que los de motor únicamente de combustión.

Desde marzo de 2015, la localidad ya contaba con cinco autobuses urbanos híbridos: dos en las líneas urbanas L3 y L4 (el servicio de estas dos líneas se traspa a la línea urbana L5 en varias franjas horarias del día pormotivos de demanda) y tres en la línea mixta L723, que también es urbana pero cubre el trayecto interurbano entre Colmenar Viejo y Tres Cantos.

Los cuatro autobuses que todavía tenían únicamente motor de combustión, se han sustituido por vehículos híbridos, por lo que la flota al completo cuenta ya con esta tecnología: el autobús de la línea L1, el de la L6, los cuatro de las líneas L3 y L4, y los tres de la L723.

Cuando en marzo del año pasado entraron en servicio los cinco primeros autobuses híbridos, Colmenar Viejo se convirtió en el



décimo municipio de la región en utilizar estos vehículos cuya tecnología es eficiente en entornos donde se producen muchas paradas, y por tanto, el motor eléctrico puede recargar en cada frenada, ahorrando combustible. Según expertos, estos vehículos permiten reducir hasta en un 75% las emisiones de CO2 y la contaminación acústica.

### Entusiastas con el cambio

"Hoy en día, creo que pocos municipios de nuestra región puede presumir de tener todos sus autobuses urbanos híbridos, algo de lo que se benefician no sólo los más de 5.000 usuarios diarios de

estos vehículos, sino también el resto de los vecinos porque la mejora de la calidad ambiental del municipio afecta a todos", ha destacado el alcalde de Colmenar Viejo, Miguel Ángel Santamaría.

Los autobuses híbridos de Colmenar cuentan con los últimos avances en tecnología, sostenibilidad y accesibilidad, e incorporan dispositivos de información para personas con dificultades auditivas y de visión, plataformas de acceso para personas con movilidad reducida, sistemas de ayuda a la explotación (SAE), sistemas de monética inteligente e incluso puntos USB en la zona de pasajeros para la carga de teléfonos móviles.

## Notable alto de los usuarios para el transporte público de Palencia

El transporte público de Palencia, que es valorado con un notable alto por sus usuarios según revela la última encuesta, incorporará un nuevo autobús para la Línea 2.

Los responsables de la empresa gestora, Palbús, dieron a conocer los resultados de una encuesta de evaluación de la satisfacción de los clientes, realizada sobre una muestra de 450 personas entre los días 26 y 30 del pasado mes de diciembre, con el objetivo de conocer de primera mano la opinión de los que utilizan el autobús para sus despla-

mientos por la ciudad con el año 2015 como horizonte temporal.

El resultado global después de analizar un total de 32 parámetros agrupados en tres bloques diferentes (fiabilidad y capacidad de respuesta, atributos dentro del autobús y atributos fuera del autobús) es de un 7,64 sobre 10, "lo que supone un notable alto que constata una alta satisfacción de los usuarios, quienes no han 'suspendido' ninguno de los elementos sobre los que se les ha cuestionado", indicó Silvia Costela, responsable técnica de Palbús.

## Aumento interanual del 8,3% de las personas que usan el bus en Jerez

El servidor de los autobuses Urbanos de Jerez ha presentado el último informe en cuanto al número de usuarios que han aumentado un 8,3% en 2015.

El citado servicio experimentó un crecimiento del 13% durante la pasada campaña de Navidad y a 31 de diciembre de 2015 alcanzó los 4.767.753 viajeros interanuales. En función de esta tendencia al alza, la previsión es que se llegue a los 5,1 millones de viajeros en enero de 2017.

El teniente de alcaldes de

Sostenibilidad, Participación y Movilidad, José Antonio Díaz, presidía el pasado 11 de enero la sesión mensual de la Mesa de Movilidad celebrada en el Ayuntamiento en la que se dio a conocer los últimos datos de usuarios en los autobuses urbanos.

Los integrantes de la Mesa han conocido el último informe del Servicio Municipal de Autobuses Urbanos, actualizado al día 19 de octubre, sobre la evolución del número de viajeros de la red de líneas.

# Dbus, que ha disfrutado de un aumento de viajes durante el año 2015, decide poner en marcha nuevas líneas, servicios y paneles electrónicos

El número de viajes de autobús en los servicios de Dbus en el año 2015 ha sido de 28.233.941 (dato provisional), lo que supone un incremento del 0,55% respecto a la cifra de 28.077.725 viajes registrada el año pasado.

Con estos datos se superan todas las previsiones iniciales, con un incremento de 155.765 viajes anuales. En comparación con otras ciudades, San Sebastián continúa a la cabeza en la utilización del autobús. Cada habitante donostiarra realiza al año 153 viajes en autobús de media.

La línea más utilizada el año 2015 ha sido la línea 28 Amara-Hospitales con 4.712.521 viajes, seguida de la línea 13 Altza con 3.628.337 viajes, y la línea 5 Bentaberri con 2.994.206 viajes.

Los meses de mayor utilización del autobús han sido julio con 2.528.205 viajes, seguido de agosto con 2.462.698 viajes, septiembre con 2.446.257 viajes, octubre con 2.430.742 y noviembre con 2.372.023.

Durante todo el año, tanto en los meses de invierno como en los de verano, se ha producido en general una mayor utilización del autobús, y sin duda han influido el buen servicio que se ha prestado, principalmente por los altos índices de puntualidad como por la alta velocidad comercial alcanzada, que hace que el transporte público sea para los donostiarras el modo de transpor-

te más eficaz para los desplazamientos por la ciudad.

Los días de mayor utilización del autobús durante el año han sido el 21 de diciembre con 115.532 viajes, el 10 de agosto con 106.858 viajes, el 14 de agosto (Víspera de la Virgen) con 106.823 viajes, el 12 de agosto con 104.493 viajes y el 19 de enero con 104.349 viajes.

La media de utilización del autobús ha crecido en laborables (89.311 viajes/día frente a los 88.552 viajes/día del año anterior, mientras que en sábados y en festivos se ha mantenido la utilización en torno a los 65.000 viajes/día y 41.500 viajes/día respectivamente.

Desde Dbus en 2016 seguirán trabajando para mejorar la confianza de los donostiarras. La apuesta de la ciudadanía donostiarra por el transporte público y el trabajo de las personas que componen Dbus para mejorar su servicio día a día les convierten en referencia en el Sector.

## Paneles electrónicos

En las últimas semanas Dbus ha instalado nuevos paneles electrónicos en las paradas que ya están informando de los tiempos de llegada de los autobuses.

Las nuevas paradas que cuentan con este servicio son las siguientes: Zubieta 14 (en el Centro, para informar de las líneas 16-18), Frantziskotarrak (en Egia, para informar de las líneas 9-41),

Tabakalera (en Egia, para informar de las líneas 9-42) y Madrid 28 (en Amara, para informar de las líneas 17-24).

De esta manera, con la colocación de estos paneles, las líneas 16-Igeldo y 18-Seminario cuentan por primera vez con este sistema de información en una de sus paradas de la zona Centro. Asimismo, los paneles instalados en Egia mejorarán el sistema de información en el entorno de la nueva estación de autobuses de Atocha y la Estación del Norte.

Por otro lado, el panel de Avenida de Madrid 28 permitirá que los/as usuarios/as de la línea 26-Amara-Martutene puedan seguir consultando las llegadas en un panel cuando dentro de unas semanas la parada de esta línea en Anoeta sea sustituida por Madrid 28 debido a la ampliación del recorrido de la línea 17-Gros-Amara hasta Miramon, que intercambiará su parada con la línea 26. De esta forma, la línea 17-Gros-Amara-Miramon parará en Anoeta y la línea 26-Amara-Martutene parará en Madrid 28, justo al contrario que ahora. Ambas paradas tendrán panel electrónico.

Además, en los próximos días empezarán a funcionar tres nuevos paneles: Iparragirre (en Gros, para informar de las líneas 8-17-40-41), Buen Pastor (en el Centro, para informar de las líneas 5-16-18-25-40) y Puente María Cristina



(en el Centro, para informar de las líneas 17-27).

Con estos siete nuevos paneles, desde que en 2005 se instalaran los primeros, Dbus cuenta con 100 paneles electrónicos en las paradas de autobuses de los distintos barrios de la ciudad. Asimismo, Dbus espera poder seguir instalando más unidades con el fin de mejorar el servicio de información a las personas usuarias.

Para el resto de paradas que no disponen de paneles electrónicos, la consulta de tiempos se puede realizar a través del código QR ubicado en la parada, enviando un SMS con el código de parada y por Bluetooth.

Además, Dbus dispone de una aplicación móvil gratuita para iOS

y Android que permite consultar los tiempos de llegada de forma rápida y sencilla desde cualquier lugar y en cualquier momento. Asimismo, los tiempos de llegada están también disponibles en la web.

También, durante este mes de febrero se ponen en marcha dos nuevas líneas de autobuses en el sistema de Dbus. Ambas están relacionadas con la nueva estación de autobuses de la ciudad, y han sufrido el mismo consecuente aplazamiento para comenzar a funcionar que la moderna infraestructura (su inauguración estaba prevista para el 15 de enero). Se trata de la Línea 44 Plaza Guipúzcoa-Atocha y la Línea 45, que conectará la Estación de Atocha con el Centro, Antiguo, Universidad y Errotaburu.

## Dos de cada 10 vascos utilizan el transporte colectivo, aunque el 35% el vehículo privado

El transporte colectivo lo utilizan todos o casi todos los días tan sólo dos de cada diez personas en el País Vasco, mientras que el 35% utilizan el coche o la moto. Así lo ha revelado un estudio sobre Transporte y Movilidad hecho público por el Gabinete de Prospección Sociológica del Gobierno vasco.

El informe destaca que la ciudadanía está satisfecha con la oferta de transporte colectivo de su municipio, si bien el coche o la moto es la forma de transporte más habitual (el 35% lo utilizan todos o casi todos los días). Por su parte, el transporte colectivo lo utilizan todos o casi todos los días tan sólo dos de cada diez personas (autobús el 12%, metro el 8%, tren el 2% y tranvía el 1%). El porcentaje de utilización del transporte colectivo apenas ha variado desde 2004.

Sin embargo, en caso de poder elegir teniendo en cuenta las distancias, la ciudadanía se decanta por el transporte público (44%) y, en segundo lugar, por el vehículo privado (33%). Sobre todo se decantan por el transporte público en Bizkaia (53%), las mujeres (50%) y las personas inmigrantes extranjeras (69%). Elegir el vehículo privado es más habitual en municipios pequeños (55%).

La mayoría de la población elige la forma en la que se desplaza so-

bre todo por comodidad (61%); esta es la principal razón por la que se elige el transporte público (70%) y el transporte privado (67%). En cambio, las personas que suelen elegir desplazarse caminando o en bicicleta lo hacen sobre todo porque es más saludable (55% y 46%, respectivamente).

También en los desplazamientos habituales a los centros de trabajo o estudios, la población que trabaja o estudia, utiliza sobre todo el coche privado (47%); el 20% suelen acudir andando y el 14% en autobús. El porcentaje de hombres que acuden a su centro de trabajo o estudios en coche privado es mayor (52%) que el de las mujeres (36%), mientras que estas utilizan más el autobús (20%, frente al 9% de los hombres) y van en mayor medida andando (23%, frente al 17%). También las y los jóvenes utilizan más el transporte público (25%) y menos el coche o furgoneta (23%).

## Transporte colectivo

La mayoría de la población se muestra muy o bastante satisfecha con la oferta de transporte colectivo de su municipio (77%). La satisfacción es mayor en las capitales (85%) y menor cuanto menor es el municipio (54% en poblaciones pequeñas). Más

de la mitad opinan que en los últimos tres años ha mejorado el transporte colectivo en Euskadi (55%), y el 30% que sigue estando igual que antes, mientras que tan sólo el 5% opinan que han empeorado. El 38% opina que el transporte colectivo es mejor que en el Estado, el 16% que es igual y tan sólo el 4% opinan que es peor; el 41% no sabe o no contesta. Desde 2004 ha aumentado la percepción de que el transporte colectivo en Euskadi es mejor que en el Estado.

Asimismo, ocho de cada diez personas disponen de alguna tarjeta de prepago (79%); las cuáles valoran bien o muy bien el servicio que ofrece dicha tarjeta en cuanto a los descuentos en los viajes (77%) y los diferentes tipos de transporte que incluyen (85%). La mayoría conocen la posibilidad de utilizar su tarjeta en diferentes tipos de transporte (73%), en cambio no conocen la posibilidad de utilizarla en transportes de diferentes territorios (64%).

La población opina que es muy o bastante importante que se cree una única tarjeta para toda la Comunidad Autónoma Vasca (92%). Además, el 26% creen que utilizarían esa tarjeta única en otros territorios a menudo y el 44% de vez en cuando; sobre todo, entre las personas más jóvenes y las y los estudiantes.

## Bilbobus incorpora tres vehículos eléctricos a su flota de autobuses, que sustituirán a los tres existentes



El Ayuntamiento de Bilbao ha incorporado a la flota de Bilbobus tres vehículos eléctricos que sustituirán a los tres existentes, dentro del plan de mejora y modernización del servicio.

Los tres coches eléctricos se destinarán al servicio de inspección y tráfico de Bilbobus. Se trata de coches del modelo Renault ZOE. Los coches incorporan una toma de corriente de 220V mediante cable adaptado y se recargarán en tres postes instalados en las cocheras de Bilbobus en Elorrieta. Además, pueden recargarse en los distintos puntos públicos de recarga rápida ubicados en aparcamientos de diversas zonas de Bilbao.

Los vehículos cuentan con to-

das las prestaciones de los turismos normales y sus baterías de Litio-Ion tienen una autonomía de entre 100 y 150 km (según sea temporada fría o cálida). Estando las baterías vacías, los vehículos tardarán de seis a nueve horas en recargarse en la red eléctrica o pueden cargarse también al 80% en una hora.

La apuesta de Bilbobus por los vehículos eléctricos forma parte de su compromiso con el medio ambiente, la sostenibilidad, y la búsqueda de soluciones para reducir el impacto de esta actividad en el medio ambiente. De los 148 vehículos de la flota de Bilbobus, 29 unidades se mueven con Gasoil A, 68 unidades con BIO 10% y las 51 restantes con BIO 20%.

## XIX CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO

# CIMET 2016 vuelve a promover la internacionalización de las empresas turísticas españolas en Iberoamérica

El Auditorio Sur de la Feria de Madrid acogió el pasado martes 19 de enero, la decimoctava edición de la Conferencia Iberoamericana de Mi-

nistros y Empresarios de Turismo, CIMET 2016. La Conferencia, que abre el programa oficial de Fitur, ha propiciado el debate entre ministros de

Turismo y empresarios españoles. Y ha sido clausurada por la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego.

La XIX Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo (CIMET) abrió el pasado martes 19 de enero el programa oficial de la Feria de Turismo de Madrid, Fitur 2016. El evento, organizado por el Grupo NEXO en estrecha colaboración con el Consejo de Turismo de CEOE, ha servido una edición más de punto de encuentro de empresarios turísticos españoles y responsables públicos de Turismo de los principales destinos iberoamericanos.

Tras la inauguración oficial, se celebró el tradicional debate entre ministros de Turismo y empresarios españoles. Cada ministro participante ha expuesto durante su intervención de cinco minutos aspectos de los planes e incentivos que ofrecen sus respectivos gobiernos.

Por su parte, los empresarios españoles han tenido la oportunidad de formular preguntas relacionadas con la implantación de hoteleros y operadores en Iberoamérica. Han estado presentes el viceministro de



En la XIX edición han estado presentes representantes de cinco países: el viceministro de Turismo del Gobierno de Bolivia, Jaime Ernesto Rossell; el ministro de Turismo del Gobierno de Brasil, Henrique Eduardo Lyra; el ministro de Turismo del Gobierno de El Salvador, José Napoleón Duarte; la secretaria de Estado de Turismo del Gobierno de España, Isabel Borrego; y la viceministra de Turismo del Gobierno de Guatemala, Maruja Acevedo.

Turismo del Gobierno de Bolivia, Jaime Ernesto Rossell; el ministro de Turismo del Gobierno de Brasil, Henrique Eduardo Lyra; el ministro de Turismo del Gobierno de El Salvador, José Napoleón Duarte; la secretaria de Estado de Turismo del Gobierno de España, Isabel Borrego; y la viceministra de Turismo del Gobierno de Guatemala, Maruja Acevedo.

Tras finalizar el debate abierto entre ministros y empresarios turísticos, se ha impuesto la Insignia de Oro y Brillantes de CIMET al fundador y presidente de Politours, Manuel Buitrón. De este modo, se incorporan a la Galería de Próceres del Turismo. Tras la lectura del panegírico a cargo del copresidente de CIMET, Carlos Ortiz, y la interven-

ción de Buitrón recordando los hitos más importantes de los 40 años de historia de Politours, ha sido el turno de los presidentes de las principales Organizaciones empresariales del Sector. Además del propio Joan Gaspart, han intervenido el presidente de CEAU, Rafael Gallego; y el presidente del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE) y

miembro del Comité Ejecutivo de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (CEHAT), Miguel Mirones.

La clausura de la XIX edición de CIMET, ha corrido a cargo de la secretaria de Estado de Turismo del Gobierno de España, Isabel Borrego, y el director general de Ifema, Fermín Lucas Giménez.

## Los destinos de Iberoamérica ofrecen 'un clima de estabilidad económica y seguridad jurídica' a los inversores españoles

La XIX Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, CIMET 2016, ha tenido como eje fundamental la internacionalización en Iberoamérica de las empresas turísticas españolas. Durante el evento, organizado por el Grupo NEXO en estrecha colaboración con el Consejo de Turismo de CEOE, los responsables de Turismo de Iberoamérica han profundizado en los incentivos que conceden a los inversores extranjeros, dando también respuesta a las preguntas formuladas por empresarios españoles.

En primer lugar, el viceministro de Turismo de **Bolivia**, Jaime Ernesto Rossell, incide en la apuesta del Gobierno del país por "hacer del Turismo un sector estratégico". Con este objetivo han puesto en marcha el Plan Nacional de Turismo 2015-2020, que, entre otros aspectos, promueve una promoción intensa del destino turístico.

Preguntado por el presidente de la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid (AEHM), Antonio Gil, sobre el tipo de propuestas de inversión turística en las que priorizará este año Bolivia, el viceministro destaca que uno de sus retos es "mejorar las infraestructuras turísticas" en lugares estratégicos. Profundizando sobre esta cuestión, detalla que las

empresas españolas pueden entrar en el país mediante alianzas con el propio Estado, encargándose éstas de la comercialización del producto. Además, remarca que Bolivia "ofrece gran seguridad jurídica a los inversores" y que "se han revisado temas impositivos" para hacer aún más atractivo el establecimiento de grupos foráneos en su territorio.

### Transformación de Brasil

En representación de **Brasil**, su ministro de Turismo, Henrique Eduardo Lyra, subraya que "estamos totalmente abiertos a la entrada de empresas españolas", por lo que "in-

vitamos a los inversores a participar en la extraordinaria transformación que está experimentando Brasil". Cabe recordar que el país ha hecho un gran esfuerzo en la mejora de infraestructuras con motivo del pasado Mundial de Fútbol y la próxima celebración de los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro.

Preguntado por el presidente del ICTE, Miguel Mirones, sobre los incentivos que brindan a las empresas extranjeras, Lyra incide en que ponen a su disposición "grandes oportunidades", a lo que se suman cuestiones como "protección y seguridad jurídica". Anima

así a las empresas españolas a contribuir a "hacer del Turismo un sector más fuerte y sólido, al igual que lo hacen en España". En este sentido, sostiene que sería importante que los empresarios españoles compartiesen con Brasil su experiencia y visión estratégica. Finalmente, el ministro de Turismo revela que en la actualidad España es el segundo país inversor.

Por su parte, el ministro de Turismo de **El Salvador**, José Napoleón Duarte, se ha referido a las "condiciones extraordinarias" de las que dispone el país para convertirse en un destino de referen-

cia en Iberoamérica. Al respecto, señala que se han llevado a cabo mejoras en materia de conectividad y de infraestructuras aeroportuarias. En materia de seguridad, incide en que "estamos haciendo un esfuerzo importante para combatir este tema".

### Garantías jurídicas

Preguntado por el director general de Catai Tours, Fernando Sánchez, sobre las condiciones que ofrecen a los inversores, Duarte explica que se "garantiza una inversión estable que da beneficios con el tiempo". "Tenemos convenios con el Gobierno de España, lo que da estabilidad al esfuerzo de los empresarios españoles", detalla. Además, recuerda que la Ley de Turismo del país "no solo incluye estímulos y planes de incentivos, sino que también da seguridad jurídica".

Por último, la viceministra de Turismo de **Guatemala**, Maruja Acevedo, presume de la "estabilidad económica del país", así como "las grandes oportunidades para el desarrollo turística. Preguntada por el director de expansión de Viajes Carrefour, Ignacio Soler, sobre las facilidades que dan a las empresas españolas, ésta revela que "la certeza jurídica y la estabilidad" son dos de los aspectos más apreciados por los inversores.

## Borrego reconoce la importancia de las pymes turísticas

Una vez finalizadas las intervenciones de los ministros de Turismo de Iberoamérica, así como de los líderes de las principales Organizaciones empresariales del Sector, se ha procedido a clausurar la XIX edición de la Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, celebrada como cada año en la víspera de Fitur. El cierre ha corrido a cargo de la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego, quien ha aprovechado su presencia en el evento para remarcar la apues-

ta del Gobierno por mantener una línea de colaboración y apoyo a las pequeñas y medianas empresas turísticas. Así, ha hecho referencia a las líneas de crédito puestas en marcha en la legislatura para promover la internacionalización de las mismas.

Por otro lado, la titular de Turismo se ha referido a las cifras históricas registradas en el apartado receptivo, avanzando que España se mantendrá un año más como la tercera potencia turística del mundo por número de llegadas.

Pese a ello, reconoce que los sectores privado y público han de seguir trabajando. Entre sus retos, dedica especial atención a la formación. "Los jóvenes son el futuro de nuestro Sector", recuerda. También subraya que "la sostenibilidad del Turismo es clave" por lo que anima a los empresarios a seguir desarrollando "acciones de responsabilidad social". Por último, ha destacado que Manuel Buitrón es "merecedor" de la Insignia de Oro y Brillantes que ha recibido en el marco de CIMET.

XIX CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO

# Manuel Buitrón se incorpora a la galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica en CIMET 2016

Manuel Buitrón pasa a formar parte en CIMET 2016 de la Galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica. Con esta distinción, el Comité Organizador de CIMET, y previo dictamen favorable del presidente del Consejo de Turismo de CEOE, Joan Gaspart, reconoce su trayectoria al frente de Politours, turoperador español que, en sus más de 40 años de existencia, ha sido pionero en la apertura de nuevos destinos turísticos de Iberoamérica, entre ellos Cuba, Cancún, Brasil y El Salvador. Recibió la Medalla en una emotiva ceremonia durante la Conferencia.

El presidente y propietario de Politours, Manuel Buitrón, se incorporará a la Galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica. Este distinguido empresario recibirá la Insignia de Oro y Brillantes en el marco de la Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo (CIMET), que ha tenido lugar el pasado 19 de enero en el Centro de Convenciones Sur de Ifema. Se une así, en la víspera de Fitur, al notable elenco de personalidades que han recibido esta prestigiada distinción, que encabeza el Rey Juan Carlos I, y del que forman parte los grandes protagonistas de la internacionalización del empresariado turístico español en Iberoamérica.

El Comité Organizador de CIMET, a propuesta de sus copresidentes, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz, y previo dictamen favorable del presidente del Consejo de Turismo de CEOE, Joan Gaspart, ha hecho entrega a Buitrón del galardón en reconocimiento a su trayectoria empresarial y a su contribución a la internacionalización del Sector Turístico español.

**Más de 40 años de historia**  
Politours está presente en el mercado nacional como turoperador internacional desde 1974. Durante estos más de 40 años ha sido pionero en la apertura de nuevos destinos turísticos de larga distancia, entre ellos Cuba, Cancún, Brasil y El Salvador. En 1995, Buitrón recibió el prestigioso Award otorgado por la World Travel Market de Londres, como empresa europea de Turismo más destacada del año.

El Rey Don Juan Carlos recibió en enero de 2008, en el curso de la tradicional Audiencia Real en el Palacio de La Zarzuela, la Insignia de CIMET en su Categoría de Platino y Brillantes, mientras que en 2009 se incorporó a la Galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica el presidente de Viajes El Corte Inglés, Isidoro Álvarez. A continuación se designó a la presidenta de Catai Tours, Matilde Torres, y al presidente del Grupo Piñero, Pablo Piñero.

Posteriormente, en representación de los medianos y pequeños operadores y hoteleros con presencia en Iberoamérica, recibieron la Insignia de Oro y Brillantes de

CIMET los presidentes de la Confederación Española de Agencias de Viajes (CEAV), Rafael Gallego, y de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (CEHAT), Juan Molas. Un año más tarde CIMET reconoció la trayectoria del presidente del Instituto para la Calidad Turística (Española), Miguel Mirones, mientras que Carmen y Luis Riu fueron los últimos en incorporarse a la Galería de Próceres.

Anteriormente al Monarca, recibieron este galardón: Gabriel Barceló (Barceló), Horacio Echevarrieta (Iberia), Gabriel Escarrer (Meliá), Lorenzo Fluxá (Iberostar), Joan Gaspart (HUSA), Juan José Hidalgo (Globalia), Abel Matutes (Fiesta), José Meliá (Meliá) y Luis Riu (RIU), entre otros.



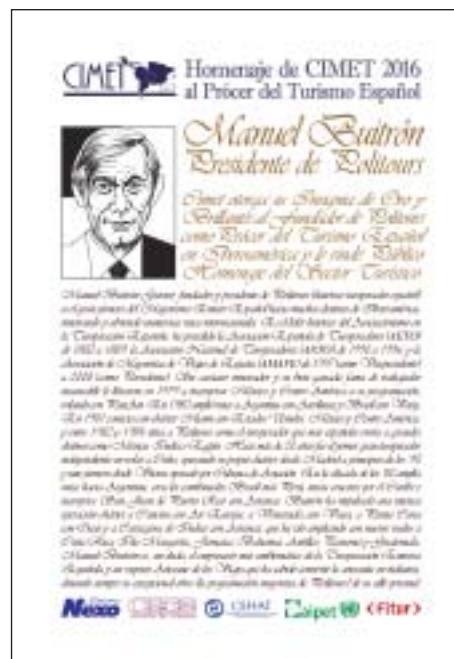
El presidente y propietario de Politours, Manuel Buitrón.

## Buitrón, un experto artesano de los viajes con sello personal

Como es tradicional, en el acto de entrega, el copresidente de CIMET, Eugenio de Quesada ha dado lectura al panegírico, en presencia de las autoridades y ministros de Turismo en Iberoamérica, así como de los presidentes de CEOE y Organizaciones empresariales del Sector Turístico participantes. CIMET otorga su Insignia de Oro y de Brillantes al propietario de Politours.

Manuel Buitrón Garner, fundador y presidente de Politours (histórico turoperador español) es el gran pionero del Mayorismo Emisor Español hacia muchos destinos de Iberoamérica, innovando y abriendo numerosas rutas internacionales. Es el líder histórico del Asociacionismo en la Turoperación Española: ha presidido la Asociación Española de Turoperadores (AETO) de 1882 a 1889, la Asociación Nacional de Turoperadores (ANTO) de 1990 a 1996, y la Asociación de Mayoristas de Viajes de España (AMAVE) de 1997 (como Vicepresidente) a 2008 (como Presidente). Su carácter innovador y su bien ganada fama de trabajador incansable le llevaron en 1979 a incorporar México y Centro América a su programación, volando con PanAm. En 1980 amplió rutas a Argentina con Aerolíneas y Brasil con Varig.

En 1981 conecta con chárter Miami con Estados Unidos, México y Centro América, y entre 1982 y 1984 sitúa a Politours como el turoperador que más españoles envía a grandes destinos como México, India o Egipto. Hace más de 30 años fue el primer gran turoperador independiente en volar a Cuba, operando su propio chárter desde Madrid a principios de los '90 y uno pionero desde Vitoria operado por Cubana de Aviación. En la década de los '80 amplía rutas hacia Argentina, crea los combinados Brasil más Perú, inicia cruceros por el



Caribe e incorpora San Juan de Puerto Rico con Avianca. Buitrón ha impulsado una intensa operación chárter a Cancún con Air Europa, a Venezuela con Viasa, a Punta Cana con Oasis y a Cartagena de Indias con Avianca, que ha ido ampliando con nuevos vuelos a Costa Rica, Isla Margarita, Jamaica, Bahamas, Antillas, Panamá y Guatemala.

Manuel Buitrón es, sin duda, el empresario más emblemático de la Turoperación Emisora Española y un experto Artesano de los Viajes que ha sabido convertir la artesanía en industria, dotando siempre su excepcional obra (la programación mayorista de Politours) de su sello personal.



Manuel Buitrón recibe la Insignia de Oro y Brillantes de manos de los copresidentes de CIMET.

## Manuel Buitrón lamenta que 'la ética escasea en el Turismo'

Después de recibir la Insignia de Oro y Brillantes de CIMET, que le acredita como nuevo Prócer del Turismo Español en Iberoamérica, el presidente y fundador de Politours, Manuel Buitrón, ha repasado con la franqueza que le caracteriza una trayectoria empresarial plagada de éxitos, pero en la que también han existido momentos difíciles. Incluso desvela que hubo una época "en la que se perdía mucho dinero y lo más sencillo hubiese sido pedir una declaración de quiebra". Desde los inicios en los años 70, en los que se atrevió a organizar viajes a los países del Este, algo que por entonces estaba más que prohibido, hasta los tiempos actuales, en los que el turoperador ocupa una posición destacada en el mercado español. En concreto, según el último Ranking NEXOTUR de Turoperadores, en 2014

estaba entre los diez primeros con un volumen de negocio de 70,5 millones de euros.

En estos más de 40 años, y a pesar de la creciente competitividad existente en un mercado que tiende a la concentración empresarial, Politours se mantiene como una de las pocas marcas de turoperación independientes. Pese a que en su extensa trayectoria ha vivido varias crisis y se ha visto obligado a afrontar situaciones complicadas, Buitrón reconoce que "entre 2008 y 2014 ha sido la etapa más difícil". "Recuerdo que en el mes de mayo del 2008 se cayó el mercado de un día al otro", apunta. Volviendo al presente, el fundador de Politours lamenta que a día de hoy "la ética en el Turismo escasea", mientras que cuando llegó al Sector, hace ahora 42 años, "había valores como la dignidad y el honor".

## XIX CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO

Las principales Organizaciones empresariales inciden en que el Turismo ha sido el sostén de la economía en tiempos de crisis

# Gaspart: 'El Turismo es una cuestión de Estado y debería estar por encima de ideologías políticas'

Aunque el Turismo ha sufrido, como cualquier otro sector, los efectos de la crisis, no es menos cierto que se ha mantenido en todos estos años como uno de los grandes motores

de la economía española, tanto en términos de contribución al PIB como en creación de empleo. Así lo han resaltado los presidentes de las principales Organizaciones empresaria-

les del país, que han aprovechado su presencia en la XIX edición de CIMET para instar a los gestores públicos un mayor compromiso con la primera industria de España.

La Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo (CIMET) ha dado nuevamente voz a los legítimos representantes del empresariado turístico español. Los participantes en la décimo novena edición del evento han coincidido en destacar la buena salud de un sector que se ha mantenido como el gran sostén de la economía española durante los años de crisis económica. No obstante, han reiterado que la actividad precisa de un mayor compromiso político para seguir contribuyendo de manera decisiva al Producto Interior Bruto (PIB) y al empleo.

En estos términos se ha expresado el presidente del Consejo de Turismo de CEOE, Joan Gaspart, quien advierte que "con el Turismo no se juega". "El Turismo en España es un imperio y debe ser reconocido como tal", subraya. A su juicio, "no es normal que un Sector que ha aguantado a la economía en momentos de crisis no sea ahora reconocido" por los gestores públicos. "Es un tema de Estado y debería estar por encima de ideologías políticas", subraya el máximo representante del empresariado turístico español.

Para Gaspart, "en general en este 2015 el Sector ha estado muy bien", con cifras históricas en varios segmentos. Si bien recuerda que "aún hay muchas cosas por hacer" para garantizar la posición de liderazgo de España en el panorama internacional. Al respecto, hace especial hincapié en "el gran problema que supone el alojamiento ilegal", por lo que urge al Gobierno a "abordar este fenómeno". "Se trata de un lastre que frena el crecimiento del Turismo", alerta. En cambio, elogia al Gobierno de Mariano Rajoy por "haberse dado cuenta de que la colaboración público-privada era básica para diseñar los planes de promoción turística", en referencia a la participación de los empresarios en la toma de decisiones de TurEspaña a través del consejo asesor.

## Desvío de turistas

En lo que respecta al sector hotelero, el miembro del comité ejecutivo de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (CEHAT), Miguel Mirones, reconoce que 2015 "ha sido muy bueno" gracias a que "se ha sostenido el crecimiento en el ámbito internacional y se ha producido una magnífica noticia, la recuperación del mercado nacional". Al igual que Gaspart, Mirones resalta que "el



CIMET ha dado voz a los legítimos representantes del empresariado turístico español: CEOE, CEHAT, CEAV e ICTE, entre otros.

Turismo se ha convertido en el principal motor de recuperación de la economía y en el gran creador de empleo". Y es que uno de cada siete nuevos puestos de trabajo creados pertenece a segmentos relacionados con la actividad turística.

Pese a ello, puntualiza que diversos factores externos han beneficiado al destino España, como es el caso de las dificultades que atraviesan determinados destinos del norte de África. "Esta situación no se prolongará mucho en el tiempo, por lo que debemos prepararnos para un futuro distinto", sentencia.

Como presidente del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), Mirones subraya que la 'Q' de Calidad Turística es a día de hoy "la gran marca de referencia". "Y no solo en España, sino que lo es a nivel mundial, especialmente en los destinos iberoamericanos", apostilla. Además, revela que "son muchos los países que nos están pidiendo ayuda para implantar este modelo de colaboración público-privado", el cual es "totalmente pionero en el mundo". A pesar de los éxitos logrados en materia de certificación, advierte que "si nos quedamos anclados en el pasado no lo haremos bien", por lo que apuesta por seguir trabajando.

Finalmente, el presidente de CEAV, Rafael Gallego, ha aprovechado la ocasión para recordar a los ministros allí presentes el "papel crucial" que juegan las agencias en los movimientos turísticos, instándoles así a tener en cuenta a agencias de viajes y turoperadores en sus planes de Turismo. También ha dedicado unas palabras al aumento del 4% del número de afiliados en agencias experimentado en 2015, calificando el dato de "una gran noticia".

Defiende la labor de los empresarios del Sector y pide más apoyo político

## Buitrón acusa a Competencia de haber hecho 'un flaco favor a la economía'

Manuel Buitrón se ha incorporado en CIMET 2016 a la Galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica. Con esta distinción se reconoce su trayectoria al frente de Politours, turoperador que en sus más de 40 años de existencia ha sido pionero en la apertura de numerosos destinos de Iberoamérica y de otros puntos del planeta.

El presidente y propietario de este turoperador independiente ha recibido la Insignia de Oro y Brillantes con un discurso plagado de reivindicaciones a todos los niveles. Tras repasar su larga trayectoria empresarial, que se inició en los años 70, ha hecho hincapié en la labor de los empresarios. "Somos los héroes de la sociedad", afirma, al mismo tiempo que pide "un poco de cordura para ver el valor real de las cosas". Por otro lado, lamenta que "desde los poderes públicos no se reconozca la importancia que tiene el Turismo". "No nos escuchan ni nos consideran", critica. Por ello, aboga por la creación de "un lobby de influencia mucho mayor que los actuales" que trabaje y luche "por el bien de la economía y del propio país".

Buitrón también ha tenido palabras para la Agencia Tributaria, a cuya "voracidad insaciable" se suman "las numerosas trabas" que ponen para iniciar una acti-



El presidente de Politours, tras recibir la Insignia de Oro y Brillantes.

vidad. "Mientras que nosotros intentamos simplificar el trabajo ellos nos machacan y nos piden cada vez más papeles", denuncia. Por otra parte, reconoce que la falta de crédito es uno de los problemas que se encuentran las empresas turísticas, especialmente las de menor tamaño. "Hace diez años prestaban dinero sin cabeza y de forma totalmente irresponsable, mientras que en la actualidad, pese a haber recibido el

respaldo del Banco Central Europeo, a los empresarios no nos conceden créditos". Finalmente acusa a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de "haber hecho un flaco favor a la economía". "Se cargaron todo el entramado Asociativo del Sector con sanciones injustas e inoportunas", critica. Así, recuerda que "muchas Organizaciones desaparecieron" a raíz de sus expedientes.

La Jornada técnica de Ascabús abordó la necesidad de que los carroceros se impliquen en las garantías de tiesgos

# Los fabricantes de chasis mantienen tendida la mano a los carroceros, pero 'con algunos matices'

**'Hacia una nueva cultura de movilidad urbana'. Bajo este paraguas celebró Ascabús, el pasado día 20 de enero en Madrid, una jornada técnica que**

**reunió a representantes de los principales fabricantes de chasis en nuestro país y a los carroceros nacionales integrados en la asociación, además de**

**a personalidades, clientes y operadores. Los fabricantes quieren seguir trabajando con los carroceros, pero siempre que se impliquen un poco más.**

Comenzando en orden inverso al cronológico, la segunda parte de la jornada reunió a los máximos responsables de Scania, MAN, Iveco Bus y Mercedes-Benz (Jaime Verdú, de Volvo, no pudo asistir por tener que atender un viaje al extranjero de última hora). Agustín Gómez, el secretario general de Ascabús, puso sobre la mesa distintos asuntos de actualidad.

En primer lugar, preguntó a los fabricantes si consideran la relación con los carroceros una oportunidad de negocio. Como era de suponer, la respuesta unánime fue afirmativa, aunque los en los matices se generó el debate. Ignacio Cortezón, director comercial de Scania, reconoció que "os necesitamos", pero fue quien mencionó que "en un mercado cada día más exigente en sus modelos de compra, también necesitamos que las garantías y los riesgos sean compartidos". Manuel Fraile, su 'colega' en MAN Truck & Bus Iberia, también reconoció el "apoyo decidido a la colaboración. Sois una oportunidad de negocio clara, tanto a nivel nacional como internacional, pues juntos tenemos la oportunidad de ser más flexibles y satisfacer cualquier necesidad del cliente".

Africa Pardo, directora comercial de Iveco Bus, abundó en que "a nivel nacional, el cliente es muy específico y se requiere un alto grado de personalización. La flexibilidad que aporta el carroceros local es esencial, por lo que siempre queremos ir de la mano". Por último, Juan Antonio Maldonado, consejero delegado de Evobús Ibérica, reconoció también que la relación es "una gran oportunidad", máxime para una marca que dispone de una fábrica de chasis en suelo nacional (Sámano), aunque se dedique sobre todo a la exportación. "Tenemos mucha demanda especí-

fica y es el cliente el que toma las decisiones, dado que, en ocasiones, también somos competidores".

## ¿Alianzas?

La segunda cuestión abordada por los fabricantes fue la posibilidad de establecer alianzas estratégicas con los carroceros, ante lo que se mostraron también bastante de acuerdo: mejor pactos puntuales. Cortezón justificó su postura indicando que "tuvimos y tenemos acuerdos a nivel global con algunos carroceros, que han permitido a ambas partes crecer en otros mercados, pero siempre estamos dispuestos a establecer colaboraciones". Fraile prefirió el término "protecto estratégico" a alianza, que "permitan una extrapolación a otros mercados y acceder a determinados nichos". Pardo fue más clara, apuntando "matices, pues una alianza puede llegar a encasillarnos. Es mejor alcanzar acuerdos puntuales que alianzas, encontrando una convergencia interesante en cada caso", exposición reforzada por Maldonado, quien considera que "las alianzas pueden limitar el campo de acción", y reconociendo que "pueden alcanzarse en mercados con determinadas características".

## Combustibles alternativos

El tercer asunto tratado versó sobre el trabajo de los fabricantes en el campo de las propulsiones alternativas. Scania, según Cortezón, dispone de unidades "de GNC, biogás y GNL, tanto para urbano como para suburbano, así como un motor Euro 6 de etanol. Además, desde mayo tendremos híbridos de Clase II. A medio plazo, llegarán los vehículos eléctricos cargados por inducción, los híbridos de piso alto para cercanías y el GNC para largo recorrido".

Fraile destacó que MAN tam-



De izquierda a derecha, Juan Antonio Maldonado (Daimler), Africa Pardo (Iveco Bus), Manuel Fraile (MAN) e Ignacio Cortezón (Scania), junto a Agustín Gómez (Ascabús).

bién dispone de una amplia gama en gas natural, "tanto para urbano como para suburbano, incluidos chasis de probada fiabilidad", y recordó que "toda nuestra flota es compatible con biocombustibles". Mencionó sus "exitosos híbridos como puente hacia la electricidad, que llegará en 2017 con un eléctrico enchufable o con energía embarcada, y en 2020 producido en serie", aunque no desveló la estrategia para los chasis.

Africa Pardo declaró que, "aunque ya hemos entregado más de 5.000 unidades de gas en Europa, seguimos trabajando para completar la gama, tanto en GNC como en GNL. Disponemos de tres modelos híbridos, entre 12 y 18 metros, y también vamos a ir ampliando sus versiones. En cuanto al eléctrico, lanzaremos en 2017 el urbano de 12 metros, que se sumará al minibus que ya tenemos disponible". También destacó que "en breve, aunque no manejo el plazo exacto, tendremos mejoras en el chasis interurbano".

Por su parte, Maldonado tiene

claro que "a medio plazo, tendemos todos a las cero emisiones en el segmento urbano, para lo que se requiere un mayor desarrollo de las baterías. Daimler ya está en su tercera generación de vehículos de hidrógeno, aunque todavía es menos rentable en costes de operación que los vehículos de combustión. Con los motores Euro 6 diesel hemos logrado reducir el consumo hasta un 12% en algunas aplicaciones. Por eso, y porque pensamos que aún tiene potencial y que es la propulsión energéticamente más eficiente, seguiremos desarrollando motores diesel. A medio plazo, necesitamos un estándar industrial para el vehículo eléctrico. En dos años, vamos a aprovechar las sinergias entre todas las divisiones del Grupo Daimler, incluidos los turismos, para tratar de lograr dicho estándar, a fin de encontrar un precio razonable".

## Turno de preguntas

En el debate abierto posterior, se volvió a abordar el asunto de la res-

ponsabilidad. Cortezón reconoció que "si hay acuerdo para compartir dicha responsabilidad, podría suceder que los fabricantes tuviéramos que mirar hacia dentro, porque los riesgos que asumimos son muy altos. Pedimos una involucración al mismo nivel".

Maldonado no comparte que el interurbano se esté decantando hacia el vehículo completo, "pues su porcentaje de las ventas lleva cinco años oscilando entre el 20 y el 25%. Si el valor de un vehículo se comparte entre fabricante y carroceros, la responsabilidad y la garantía también debería ser proporcional. Este modelo actual no funciona, y si no lo cambiamos, podría pasar que los carroceros fueran perdiendo peso, como ya ha sucedido en otros mercados".

Todos los fabricantes coincidieron en el potencial de mejora que existe en la relación entre fabricantes y carroceros, en áreas como la postventa y la financiera, ya que el cliente valora mucho el tener un único interlocutor.

## Madrid y Barcelona, en paralelo

La Jornada se inició con la bienvenida del presidente de Ascabús, Juan Luis Castro, quien dio paso a los representantes de EMT de Madrid y TMB de Barcelona para exponer sus casos y sus perspectivas de futuro.

Juan Angel Terrón, director del Área de Ingeniería de la entidad madrileña, destacó en su intervención que la demanda de movilidad no va a cambiar, en todo caso aumentará, por lo que hay que mejorar en la gestión y en la respuesta que se ofrece a los usuarios. "La sostenibilidad es la palabra clave,

pero entendida desde otras ópticas. Los buses en Madrid solo son responsables del 6-7% de las emisiones, pero en relación con el índice de ocupación, se quedan en el 1%. Debemos explorar la relación entre modos, aumentar la cuota del transporte público mediante su comodidad, no su velocidad, e integrar el transporte en los planes de urbanismo, escuchando la opinión de todos los afectados. Sin el transporte público, es imposible cumplir las directivas europeas".

Por su parte, Francisco Balmas, director técnico de TMB, repasó

todas las actuaciones llevadas a cabo por la entidad para hacer la flota más ecológica (GNC, filtros de partículas, hibridación...), demostrando que "TMB, que amortiza sus vehículos a 15 años, recibe una ganancia de 21.000 euros por cada híbrido", e indicando que "el eléctrico es el futuro inmediato. Necesitamos autonomías de 16 horas, que solo consiguen en verano BYD e Irizar. Trabajamos en mejorar esto y en la carga de oportunidad: hemos adjudicado a Solaris vehículos que se recargan en las terminales", que operarán este mismo mes.



Panorámica durante la intervención de Balmas y Terrón.

# Nexocar

## NUEVAS NORMAS DE CIRCULACIÓN EN FUNCIÓN DEL TIEMPO



La DGT ha establecido una normativa para la **circulación** de autobuses y autocares en **condiciones meteorológicas adversas** que está basada en un código de colores. **p. 28**

## VEOX PROVEE DE WIFI A LA FLOTA DE IZARO



Autocares Iزارo ha dotado los más de 100 vehículos que componen su flota con **Wifi** embarcado a través de un Router 4G de **VEOX** Sistemas y Movilidad. **p. 29**

## NEUMÁTICOS PARA TODO TIEMPO DE GT RADIAL



El neumático para buses urbanos GAU861 de **GT Radial** ha conseguido superar las pruebas para obtener el certificado **3PMSF**, 'three-peak-mountain with snowflake'. **p. 30**

El vehículo está equipado con motores F1C 3,0 litros diésel y GNC

## La nueva Iveco Daily se presenta al mercado en tres posibles acabados



La Nueva Daily renueva su versión minibus en busca de mayor comodidad, diseño y prestaciones. Rediseñada por completo para dar respuesta a las exigencias de los clientes, la nueva Daily se amplía y enriquece con objeto de optimizar la eficiencia y regalar una nueva experiencia de viaje y conducción. La versatilidad es el as ganador de la nueva Daily microbús que ofrece una gama completa de vehículos para el transporte de personas, presentando tres acabados con configuraciones que alcanzan hasta 22 pasajeros. **Novedades pág. 22**



## Un InterUrbino polivalente

El Solaris InterUrbino ha sido diseñado para la operación de autobuses interurbanos. Su diseño universal combina las mejores soluciones de autobuses para la ciudad con característi-

cas que se encuentran más comúnmente en los autocares. Como resultado, este vehículo se desenvuelve con soltura tanto en rutas cortas como en las largas. **Novedades pág 27**

## El nuevo Citaro, a todo gas (natural)

El Mercedes-Benz Citaro NGT es un vehículo limpio, silencioso, rentable y potente. Así define la marca la nueva versión de gas natural que presentó el pasado otoño en Kortrijk, apostando por una conducción limpia y silenciosa por la ciudad. Incorpora mejoras como las bombonas de gas de material compuesto, ligeras y robustas, que reducen el peso admitiendo mayor número de pasajeros. Su nuevo motor de gas M 936 G es todo un ejemplo de filosofía de eficiencia, con una combustión limpia a elevada potencia y bajas emisiones que reduce el consumo entre un 15 y un 20%. **Contacto pág. 23-26**



## Sumario



**Recanvis SF** es el distribuidor oficial para España de los productos de **Spheros** desde noviembre. **Pág. 30**

## Industria auxiliar

La oferta de componentes para optimizar la flota de vehículos. / **Págs. 28, 29 y 30**

## Guía de vehículos

Todos los autobuses que comercializan las marcas en España. / **Págs. 31 a 33**

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 DC Número de Cuenta

Banco: .....

Titular: .....

CIF: .....

Firma: .....

✉ Enviar al fax 91 369 18 39

**De Profesional a Profesional**



La nueva gama de minibuses Daily está equipada con motores F1C 3,0 litros diésel y GNC

# Iveco renueva su versión de minibús Daily para ofrecer mayor comodidad, diseño y prestaciones



La Nueva Daily renueva su versión minibús en busca de mayor comodidad, diseño y prestaciones. Rediseñada por completo para dar respuesta a las exi-

gencias de los clientes, la nueva Daily se amplía y enriquece con objeto de optimizar la eficiencia y regalar una nueva experiencia de viaje y conduc-

ción. La versatilidad es el as ganador de la nueva Daily microbús que ofrece una gama completa de vehículos para el transporte de personas.

La versatilidad es el as ganador de la Nueva Daily microbús que gracias a una gama completa de vehículos es capaz de satisfacer cualquier exigencia del transporte de personas:

- Daily Tourys: un gran turismo en versión compacta.
- Daily Line: ideal para el transporte interurbano.
- Daily Citys: dedicado al transporte en pequeños centros urbanos y áreas suburbanas.

La nueva Daily minibús asegura la ergonomía y la comodidad de conducción de un automóvil y las combina con una amplia gama de soluciones estéticas y técnicas dedicadas al confort de los pasajeros.

## Algunas novedades

- Nuevo sistema de aire acondicionado y de distribución del aire.
- Nuevos opcionales dedicados al confort y la seguridad de los pasajeros.
- Nuevos equipamientos capaces de satisfacer cualquier tipo de exigencia.

La nueva gama Daily microbús está equipada con motores F1C 3,0 L diésel y GNC. Los motores diésel incorporan un sistema SCR (Selective Catalytic Reduction), al igual que el resto de la gama Bus, que garantiza prestaciones elevadas, consumo reducido y conformidad con los niveles de emisión Euro 6. Entre las novedades de la Nueva Daily Minibús destaca la versión de 6,1 t con distancia entre ejes más



larga de 4.100 mm, nuevo top de gama con capacidad para 22 pasajeros sentados sin incluir al conductor ni al eventual acompañante (lo máximo que un vehículo de esta categoría puede alcanzar) y un 30% de espacio más para maletas respecto a las versiones anteriores (maletero rebajado hasta 2.5 m3).

## Daily eléctrico

Iveco ha presentado el Nuevo Daily Eléctrico en el salón Ecomondo en la localidad italiana de Rimini. Esta nueva versión del Nuevo Daily es un vehículo 100% eléctrico, con cero emisiones contaminantes, lo que le garantiza la máxima sosteni-

bilidad medioambiental, una alta fiabilidad y una perfecta adaptación a las tareas más habituales en zonas urbanas, como la distribución o el transporte de personas, destaca el fabricante en un comunicado.

Gracias al uso de elementos auxiliares de bajo consumo y una alta eficiencia y a un peso reducido, disminuye el consumo de energía. La duración de la batería aumenta en un 20% y también se incrementa la capacidad de carga útil en alrededor de 100 kilos, explican desde Iveco. Las baterías, reciclables al 100%, tienen unas prestaciones mejoradas para todas las temperaturas y condiciones ambientales.

Además, con el modo de carga flexible, patentado por Iveco, es posible recargar las baterías en una red pública o privada en solo dos horas a través de una conexión de carga rápida.

El Nuevo Daily Eléctrico es el mejor de su segmento en eficiencia y asegura una autonomía de hasta 280 kilómetros, medida según el ciclo de homologación MEDC, en la configuración con tres baterías. Se puede seleccionar entre dos modos de conducción: ECO y Power. En el modo ECO, el par motor se gestiona para minimizar el consumo de energía y en el Power, el conductor dispone del máximo rendimiento del

motor eléctrico de tracción. Como novedad importante, destaca la función Regenerative Braking (frenada regenerativa) que permite seleccionar, incluso en marcha, diferentes modos de gestión del freno. En función de las características del recorrido y de las condiciones del tráfico, el conductor puede escoger dinámicamente el modo de frenada más adecuado para reducir al mínimo el consumo de energía, manteniendo el máximo confort de conducción. El interior del Nuevo Daily Eléctrico incorpora una tableta extraíble de 7" y un panel de instrumentos electrónico, desde el que se monitoriza el vehículo.

## Chequeo

### Novedades

- 1 La versatilidad es el as ganador de la Nueva Daily microbús que gracias a una gama completa de vehículos es capaz de satisfacer cualquier exigencia del transporte de personas.
- 2 La nueva gama está equipada con motores F1C 3,0 L diésel y GNC. El sistema SCR garantiza prestaciones elevadas, consumo reducido y conformidad con los niveles de emisión Euro VI.
- 3 Cuenta con una nueva versión de 6,1 t con distancia entre ejes más larga de 4100 mm. Se trata del nuevo top de gama con capacidad para 22 pasajeros sentados.

## Mercados

# Rediseñado para satisfacer a conductores y pasajeros



La nueva versión Daily minibús combina confort, diseño y altas prestaciones. La nueva gama ha sido completamente rediseñada para atender cualquier necesidad de los clientes. Además, ha sido ampliada y mejorada para aumentar su eficiencia y ofrecer un excepcional compromiso entre el placer de viajar y su conducción. "Nuestro proceso completo de producción ha sido revisado y optimizado tanto desde el punto de vista de la calidad, como desde el punto de vista de la eficiencia.

En la calidad gracias a nuevas metodologías y nuevos controles y a la creación Master Cubing que mejora el proceso de ensamblado", explican desde Iveco. "En cuanto a la eficiencia, hemos automatizado las líneas de montaje mediante una

nueva generación de robótica y una línea de producción dedicada a los minibuses".

## Características

La nueva generación se caracteriza por:

- Nuevo diseño exterior e interior.
- Mayor espacio interior, con un extraordinario volumen de carga y una versatilidad sin precedentes.
- Mejora del confort tanto del conductor como de los pasajeros.
- Niveles de emisiones conformes a la normativa Euro 6.
- Diversas variantes de peso y una amplia gama de opcionales. "La versatilidad es el triunfo de la nueva gama de minibuses Daily", destaca el fabricante. Así, cuenta con tres modelos: Line, Tourys y Citys, así como tres misiones: interurbano, tu-

rístico y urbano y tres motores: diésel 146 CV, diésel 170 CV y CNG 136 CV.

## Mercado chino

Iveco ha lanzado en China el Nuevo Daily, el cual está disponible en el mercado chino en diferentes versiones (chasis cabina sencilla o doble y furgón en varias configuraciones) que han completado la homologación y la certificación 3C.

También podrá adquirirse el nuevo Daily Hi-Matic, con un exclusivo cambio automático de ocho velocidades que proporciona el máximo confort y una reducción del consumo de combustible. Desde que se fabricó la primera unidad en 1978, el Daily ha sido reconocido y valorado por su fortaleza y durabilidad, cosechando el éxito en los mercados.



Mercedes-Benz actualiza la versión NGT de su autobús urbano, reduciendo el peso en vacío, consumo y emisiones

# El Citaro renueva su versión de gas natural

El Mercedes-Benz Citaro NGT es un vehículo limpio, silencioso, rentable y potente. Así define la marca la nueva versión de gas natural que presentó el pasado otoño en Kortrijk, apostando por una conducción limpia y silenciosa por la ciudad. Incorpora mejoras como las bombonas de gas de mate-

rial compuesto, ligeras y robustas, que reducen el peso admitiendo mayor número de pasajeros. Su nuevo motor de gas M 936 G es todo un ejemplo de filosofía de eficiencia, con una combustión limpia a elevada potencia y bajas emisiones que reduce el consumo entre un 15 y un 20%.

"El número uno entre los autobuses urbanos es ahora aún más atractivo", indican desde Mercedes-Benz acerca de su nuevo Citaro NGT, una interesante alternativa al modelo con motor diésel. El Citaro NGT (Natural Gas Technology) destaca por su marcha silenciosa y las bajas emisiones de CO<sub>2</sub>. Ambos aspectos son argumentos de gran relevancia para el tráfico en los congestionados núcleos urbanos de nuestras ciudades. Desde el punto de vista práctico, el Citaro NGT convence además por un peso muy bajo, ligado a un número elevado de pasajeros, el potente despliegue de la potencia del motor, un consumo bajo de combustible e intervalos de mantenimiento largos. Mercedes-Benz ofrece la nueva propulsión tanto en el autobús rígido como en la versión articulada G, pudiendo circular con gas natural o con biometano. En este último caso, el balance de CO<sub>2</sub> es prácticamente neutro.

## EL CITARO NGT, AL DETALLE

Longitud	12.135 mm
Anchura	2.550 mm
Altura	3.389 mm
Altura interior	hasta 2.313 mm
Distancia entre ejes	5.900 mm
Configuración	2 ó 3 puertas
Motor	M 936 G Euro 6
Cilindrada	7,7 litros
Cilindros	6 en línea
Potencia	297 CV (222 kw)
Par máximo	1.200 Nm a 2.000 rpm
Capacidad	96 pasajeros
Caja de cambios	Voith (de serie)
MMA	19.000 kg
Anchura interior puertas	1.250 mm





## MOTOR

## El M 936 G reduce sus dimensiones, su peso en vacío, la sonoridad, el consumo y las emisiones

El Citaro NGT presenta en toda la gama de revoluciones un nivel de ruidos perceptiblemente inferior al del propulsor diésel OM 936, ya de por sí muy silencioso y de marcha suave. Según las condiciones de operación, las emisiones acústicas son hasta 4 dB(A) menores, lo que equivale aproximadamente a una disminución a la mitad del nivel de ruido percibido subjetivamente.

La conjunción de las emisiones reducidas de CO<sub>2</sub> y el bajo nivel de ruidos hacen del nuevo Citaro NGT una opción adecuada para la operación en núcleos urbanos o para líneas en zonas residenciales.

El nuevo motor de gas natural Mercedes-Benz M 936 G, con 7,7 litros de cilindrada, es actualmente el motor de gas natural más compacto de su categoría. Destaca al mismo tiempo por sus emisiones acústicas y de gases de escape. El propulsor es especialmente com-

pacto y ligero. Su peso, solamente 747 kg incluyendo el catalizador previo, supone una disminución en 230 kg o casi un 25% en comparación con el antecesor de 12 litros. El propulsor es un ejemplo muy significativo de una estrategia lograda de *downsizing*, o reducción de dimensiones.

### Base probada

El M 936 G se basa en el moderno motor turbodiésel OM 936 que impulsa ya con éxito el Citaro y el Citaro G Euro 6. El motor de seis cilindros en línea montado en posición vertical se opera en régimen monovalente con gas natural comprimido. Desarrolla 222 kW (302 CV) a 2.000 rpm, alcanza un par motor máximo de 1.200 Nm y lo mantiene entre las 1.200 y 1.600 rpm. Sus gases de escape cumplen con creces los valores límite de la normativa Euro 6.

Las curvas de potencia y de par motor transcurren en paralelo en la gama principal de conducción, desde el régimen de ralentí hasta unas 1.500 rpm. Por encima de esta cota, el motor de gas natural supera incluso ligeramente al diésel en el capítulo de potencia y par motor. Las ventajas del motor diésel frente al de gas natural se aprecian por encima de las 2.000 rpm, una cota que un autobús urbano no supera casi nunca en la práctica.

Al mismo tiempo, el motor de gas natural de Mercedes-Benz establece nuevas cotas de compatibilidad medioambiental, pues sus emisiones de CO<sub>2</sub> son hasta un 20% menores que las de un motor diésel. El atractivo del autobús de gas natural aumenta si se utiliza biometano como combustible, pues en ese caso el balance de CO<sub>2</sub> es prácticamente neutro, apuntan desde el fabricante germano.





## BOMBONAS

## La nueva composición de las bombonas permite reducir su número sin penalizar la autonomía

El Citaro propulsado por gas natural está disponible en dos versiones, el autobús rígido y el articulado Citaro G NGT. Ambos modelos se distinguen por la llamativa cubierta para las bombonas de gas sobre el techo. Debido a este suplemento, su altura total aumenta a una cota exacta de 3.389 mm. Las demás dimensiones son idénticas a las del Citaro diésel. Con el fin de favorecer la distribución de peso en los vehículos, las bombonas de gas se montan en el autobús rígido por encima del eje delantero; en el autobús articulado se colocan por encima del eje central.

La cubierta se fabrica en poliuretano y cuenta con un bastidor de aluminio en el interior. Se sujeta al techo con ayuda de un sistema de guías, cuenta con una trampilla lateral de mantenimiento que facilita el acceso a las válvulas de las bombonas y puede bascularse completamente.

Bajo la cubierta se encuentran las bombonas de gas de nuevo desarrollo del Citaro NGT. Se fabrican utilizando un material compuesto con núcleo de plástico, envoltura de fibra de carbono y, como novedad, también de fibra de vidrio. Esta combinación de materiales se distingue por su bajo peso y por su gran estabilidad. En la versión de serie, la boca para repostar las bombonas de gas se encuentra en el compartimento del motor del autobús. Como opción, puede desplazarse la boca de llenado a la posición que ocupa en el Citaro con propulsión diésel, junto al pasarruedas delantero derecho.

### Mayor volumen

La nueva generación ha aumentado el volumen individual de las bombonas, de 190 a 227 litros por unidad. De ese modo es posible disminuir el número de bombonas

y conservar la capacidad total. En comparación con el modelo precedente, el Citaro NGT precisa una bombona de gas menos para alcanzar la misma autonomía. De ahí deriva un ahorro sensible de peso de 15 a 45 kg, en función del número de bombonas de gas, determinado de acuerdo con las condiciones de operación del autobús. Las dos versiones disponibles de la cubierta pueden albergar, en función de las necesidades, de cuatro a seis o bien de siete a ocho bombonas de gas. En la práctica, el Citaro NGT alcanza la misma autonomía que un Citaro con motor diésel.

El sobrepeso del Citaro NGT, debido principalmente a las bombonas de gas, es más reducido en comparación con el modelo anterior. En un vehículo rígido asciende a 485 kg. Junto a la nueva tecnología de las bombonas, esto es fru-



to asimismo del dimensionamiento más compacto del motor.

La propulsión por gas natural no interfiere en absoluto en el compartimento de pasajeros del Citaro. Al contrario, gracias al ahorro de peso, ha aumentado el número de pasa-

jeros: Con el equipamiento de serie, el autobús rígido Citaro NGT puede circular con 96 pasajeros, en vez de 93 como hasta ahora. El autobús articulado Citaro G NGT puede transportar un máximo de 153 en vez de 149 pasajeros.



## TECNOLOGIA

# Luces de LED, asientos abatibles, arquitectura electrónica y control de ángulo de pandeo ATC

El nuevo Citaro NGT se beneficia plenamente de las medidas de mejora introducidas recientemente en el Citaro. Una novedad es el equipamiento opcional con faros LED. Los grupos ópticos de diodos luminosos se distinguen por la posibilidad de definir con gran precisión la forma del cono de luz. La temperatura cromática de la luz es equiparable a la de la luz natural, por lo que cansa menos la vista del conductor. Las lámparas de LED son de dos a tres veces más eficientes que las bombillas convencionales y reducen, por tanto, sensiblemente el consumo de corriente. Además, su vida útil es equiparable a la del vehículo mismo, de manera que en general no resulta necesario cambiar las bombillas durante el periodo completo de utilización del autobús.

En el Citaro se monta además una nueva generación de asientos abatibles. Las banquetas son más

anchas que hasta ahora, lo que permite registrarlas en los documentos de matriculación como asientos ordinarios. Su forma armoniza con el diseño del Citaro. Los asientos abatibles están disponibles como asientos individuales y, como novedad, también como asientos para madres con niños y como asientos dobles. Los asientos abatibles se montan sobre un bastidor, tanto en la dirección de la marcha como en dirección enfrentada, o bien en la pared lateral.

El Citaro NGT equipa asimismo la nueva arquitectura electrónica del Citaro. Esto puede apreciarse en el *display* en color de formato grande del tablero de instrumentos, en las nuevas teclas y en la nueva unidad de manejo para la calefacción, la ventilación y el aire acondicionado.

Por último, el Citaro G NGT está equipado como todos los autobuses articulados de la familia Citaro

con el nuevo control del ángulo de pandeo ATC (Articulation Turntable Controller), que "establece un nuevo referente en el segmento de los autobuses articulados en cuanto a dinamismo y seguridad", según la marca. El control dinámico ATC regula la amortiguación hidráulica de la articulación de forma rápida —y al mismo tiempo de forma variable, en conformidad con la situación—, teniendo en cuenta la orientación de las ruedas delanteras, el ángulo de pandeo, la velocidad y la carga.

Si el autobús articulado tiende a perder la estabilidad, se regula la amortiguación de la articulación, con rapidez y en función de la demanda. De este modo el articulado se estabiliza muy rápidamente, dentro de las posibilidades físicas de la conducción. El control del ángulo de pandeo ATC logra así un efecto similar al de un sistema electrónico de regulación de la estabilidad.

En cambio, la articulación gira casi con completa libertad bajo las condiciones habituales de conducción estable, sin más atenuación que la debida a la fricción de los elementos. De ese modo se optimizan el comportamiento autodireccional y el manejo de la dirección y se reduce a un mínimo el desgaste de los neumáticos del eje delantero. La respuesta y las fuerzas direccionales del autobús articulado son casi equiparables a las de un autobús rígido.

## Máxima eficiencia

El nuevo motor de gas natural de alta tecnología trabaja con una eficiencia extrema. En combinación con un control inteligente de los grupos auxiliares resulta un potencial de ahorro del 15 al 20% en comparación con el antecesor del Citaro NGT. El módulo opcional de recuperación permite esperar incluso un mayor ahorro.

Los intervalos de cambio del aceite del motor y de las bujías se han prolongado considerablemente en comparación con el antecesor, de 45.000 a 60.000 km, que unido al kilometraje aproximado de 60.000 km habitual en los autobuses urbanos, significa que el Citaro NGT sólo tiene que acudir al taller para el mantenimiento una vez al año. Para la transmisión de fuerza se incorporan, como es habitual, cambios automáticos con convertidor de par de las dos marcas ZF y Voith. Tanto los puntos de cambio de relación como la intervención del convertidor se han adaptado específicamente a la curva característica del nuevo motor de gas. Esto mismo se aplica a las desmultiplicaciones disponibles para el eje trasero. La elegida de serie es más corta en comparación con el modelo con motor diésel;  $i=6,19$  para el autobús rígido e  $i=6,98$  para el autobús articulado.

El vehículo está disponible en dos longitudes, 12 y 12,8 metros, y tiene tres opciones de potencia

# El Solaris InterUrbino es la apuesta del fabricante para distancias cortas y largas

El Solaris InterUrbino ha sido diseñado para la operación de autobuses interurbanos. Su diseño universal combina las mejores soluciones de autobuses para la

ciudad de Solaris con características que se encuentran más comúnmente en los autocares. Como resultado, este autobús es perfecto para rutas cortas y largas. El

InterUrbino también se puede adaptar para uso como autobús escolar. Asientos cómodos con respaldos reclinables, apoyabrazos ajustables y espaciosos.

Bastidores de equipaje estéticos por encima de los asientos proporcionan comodidad para los pasajeros. El InterUrbino está disponible en dos longitudes: 12 y 12,8 metros. Tres opciones de potencia están disponibles. La cabina de conducción ha sido diseñada con el mismo cuidado. El determinante importante fue la funcionalidad: los controles y los interruptores están cuidadosamente dispuestos para garantizar que el funcionamiento del InterUrbino sea casi intuitivo. Todos estos aspectos son para asegurar un cómodo y sobre todo, seguro viaje, tanto para el conductor como para los pasajeros.

Muchas de las funciones del InterUrbino se inspiraron en las mejores soluciones que se utilizan en otros vehículos de Solaris. La línea de parabrisas fácilmente reconocible, una carrocería de acero resistente a la corrosión y una suspensión idénticas a las utilizadas en autocares turísticos proporcionan comodidad para los servicios locales y de transporte escolar hasta ahora sin precedentes. Además, una amplia gama de opciones está disponible con el fin de satisfacer a los clientes más exigentes.

Antes de que el autobús se pusiera en marcha en el servicio de pasajeros, sufrió múltiples ensayos y pruebas. Se examinaron todos los sistemas responsables de la seguridad en los viajes, in-



cluso en condiciones de la carretera extremas y situaciones críticas. El proceso de fabricación del InterUrbino incluye sólo soluciones probadas y de alta calidad. Esto garantiza viajes confortables y seguros para el conductor y los pasajeros.

Los motores del InterUrbino cumplen con los más estrictos estándares de emisiones europeos, incluyendo Euro 6 y EEV. Esto se logra mediante la aplicación de la tecnología de reducción catalítica selectiva (SCR). Esta tecnología hace que el funcionamiento de los nuevos autobuses interurbanos Solaris sea rentable y res-

petuoso con el medio ambiente. Una parte de la alegría de viajar en el InterUrbino es proporcionada también por la conciencia de que la tecnología ejerce un impacto negativo mínimo sobre el medio ambiente natural.

## Gran comodidad a bordo

Asientos cómodos que enfrentan el sentido de la marcha, con respaldos ajustables, apoyabrazos plegables y un amplio pasillo entre los asientos y los sistemas de iluminación modernos crean unas condiciones de viaje agradables y confortables. Bastidores para el equipaje instalados por encima de

los asientos están hechos de material transparente y proporcionan espacio de almacenamiento excepcional, apto para algo más que el equipaje de mano. Por otra parte, los bastidores están integrados en las barandillas, creando un aspecto equilibrado, amplio y moderno.

Los pasajeros también pueden utilizar los compartimentos de equipaje de gran capacidad ubicados debajo del piso. Un ascensor especial instalado en el vehículo hace que sea totalmente accesible para pasajeros con problemas de movilidad. Entre muchas soluciones opcionales, el cliente puede elegir el tipo de las puertas centra-



## Chequeo

### Características

- 1 Para el motor el Solaris InterUrbino tiene varias opciones: Cummins ISB6.7E6 310 (231 kW) manual, seis marchas de transmisión Eaton FSO 8406 ó ZF 6S1010BO ó con transmisión automática Allison Torqmatic y también DAF MX11 271 (271 kW) con transmisión automática ZF EcoLife 6AP 1700B.
- 2 Posee EBS electrónico (doble circuito) que incorpora el sistema de frenado antibloqueo (ABS) y el sistema de control de tracción (ASR).
- 3 Freno de aparcamiento (manual) con función de desbloqueo de emergencia desde el asiento del conductor.

les (que puede ser puertas simples o de doble hoja). Estas dos características tienen que ser definidas con el fin de determinar el número máximo de asientos en el vehículo. Además varía la versión interurbano (55 asientos) y la versión escolar (59 asientos).

"Conducir el InterUrbino es un puro placer. Este sentimiento es aún más satisfactorio al saber que las unidades de accionamiento proporcionan una experiencia de conducción dinámica con bajo consumo de combustible", según la marca. El vehículo está equipado con una transmisión manual de seis velocidades o una automática.

## Presencia

# La marca polaca gana concurso para proporcionar 300 vehículos



Solaris Bus & Autocar ha ganado una licitación para el suministro de 300 autobuses interurbanos a Cotral, una empresa de transporte público con sede en Roma. El acuerdo marco con un valor de casi 110 millones de euros establece que dentro de los próximos cuatro años el fabricante polaco entregará más de 300 vehículos para el cliente. Este año Solaris debe completar la primera parte de la orden, que muy probablemente cubrirá 122 autobuses. Además de la venta, la transacción incluye también el mantenimiento de los vehículos durante diez años.

El moderno InterUrbino de 12 metros operará en las líneas regionales en Lazio, una región administrativa ubicada en la parte central de la península italiana. Los vehículos pedidos están equipados con motores

DAFMX-11 de desarrollo de 240 kW, que poseen las más restrictivas normas de emisión Euro 6. Habrá un sistema de circuito cerrado de televisión moderno a bordo con cinco cámaras que permitirá al conductor ver el área detrás del autobús, así como la interior y la segunda puerta del vehículo. Por otra parte, los autobuses deben ser equipados con soluciones tales como el sistema de conteo de pasajeros y el sistema de aviso de voz.

Hasta 49 pasajeros podrán viajar en el amplio interurbano y disfrutar de cómodos asientos con respaldos reclinables. Eficiente aire acondicionado garantizará el placer del viaje, incluso en los días más calurosos. Habrá espacio para el equipaje siempre en compartimentos situados debajo del piso, que tienen una capacidad de 5,2 metros cúbicos. Bolsas

pequeñas caben perfectamente en los bastidores de equipaje instalados por encima de los asientos.

El contrato con Cotral no es la orden inaugural para vehículos InterUrbino de Solaris en Italia, pero sí la primera en una escala tan grande. En lo que va de año Solaris ha entregado más de 500 autobuses y trolebuses a los operadores italianos. Entre estos, 60 InterUrbino conforman una parte significativa.

Al mismo tiempo, es el segundo mayor pedido en los 20 años de historia de la compañía, superando éste a otros proyectos importantes como la fabricación de 260 Urbino para Berlín o la entrega de 225 autobuses de la ciudad de Dubai. Hasta ahora, sólo Athens City Transport (320 Urbino) ha comprado en un solo pedido más vehículos de Solaris que Cotral.



## GM y Lyft anuncian una alianza en busca del futuro de la movilidad

General Motors y Lyft han anunciado una alianza estratégica a largo plazo para crear una red integrada de vehículos autónomos por encargo en los Estados Unidos, con la idea de que la movilidad futura se encamina en esa dirección.

GM invertirá 500 millones de dólares en Lyft para ayudar a la compañía a continuar el rápido desarrollo de su exitoso servicio de uso compartido de vehículos. Además, GM ocupará un asiento en el consejo de dirección de la compañía. "Vemos el futuro de la movilidad personal como algo conectado, constante y autónomo," declaró el presidente de GM, Dan Ammann. "Trabajando conjuntamente GM y Lyft, estamos seguros de poder implementar esta visión de forma más rápida". John Zimmer, presidente y co-fundador

de Lyft, afirmó: "Trabajando con GM, Lyft continuará facilitando nuevas formas de transporte que ofrecen un cambio positivo en nuestras vidas. Juntos crearemos un mejor futuro redefiniendo la tradicional propiedad de un vehículo". Los aspectos principales de la alianza entre GM y Lyft incluyen el desarrollo conjunto de una red de vehículos autónomos por encargo, y un centro de alquiler con GM como proveedor principal.

Asimismo, incluye el desarrollo la conectividad, ya que los conductores de Lyft y sus clientes tendrán acceso a la gama de servicios de OnStar, y ofertas conjuntas de movilidad: GM y Lyft ofrecerán a sus clientes servicios personalizados de movilidad y una amplia gama de experiencias a través de sus respectivos canales.

# El transporte urbano británico se moviliza hacia el futuro de la mano de los combustibles alternativos

Como parte de una solicitud, la compañía británica Stagecoach ha pedido cinco millones de libras (6,7 millones de euros) para apoyar la puesta en marcha de 89 autobuses de dos pisos Euro 6 híbridos en Cambridge en colaboración con Alexander Dennis y GKN Hybrid Power. En un movimiento que podría ver el primer sistema eléctrico de batería en servicio en el Reino Unido, GKN está tratando de combinar su sistema carga mediante el frenado con una pequeña batería, con el fin de proporcionar 'capacidad de emisión cero' de dos kilómetros y medio.

La financiación apoyaría un plan de 17 millones de libras (22,7 millones de euros) para la inversión de la Stagecoach en su flota de autobuses de Cambridge, que busca hacer frente a la congestión y mejorar la calidad del aire en el centro de la ciudad. GKN Hybrid Power ha desarrollado una tecnología tomada del Sistema de recuperación de energía cinética (KERS) de la Fórmula 1, que permite que la energía de frenado sea capturada y puesta en libertad bajo demanda. La energía es



almacenada, y puede ayudar a la aceleración del autobús estando estacionado. Esta tecnología es ideal para las condiciones de parada-arranque típicos de las rutas de autobuses urbanos.

En el oeste del país, First West of England ha presentado una oferta conjunta con Wessex Bus para expandir significativamente su flota de autobuses de gas. Tras unas exitosas pruebas, First West of England y Wessex Bus Bristol han solicitado dos millones y medio de libras (3,3 millones de euros) para 130 autobuses de gas natural com-

primido (GNC) que servirán para que la mitad de la flota de autobuses de Bristol funcionen con biometano. En un desarrollo relacionado, Transport for London ha anunciado que en marzo, 3.000 de los 8.900 autobuses de la capital utilizarán diésel verde B20, que se mezcla con el biodiésel a partir de residuos de la industria cárnica. La grasa animal y aceite de cocina son algunos de los ingredientes que se usan en el combustible del autobús. El 'Esquema de autobuses de baja emisión' se puso en marcha a principios de este 2015.

## Novedades de Scan Coin para los conductores

Gracias a la integración de Scan Coin en el Grupo Suzohapp, el fabricante ha incorporado a su portafolio de productos la gama de soluciones para cambio con diversos niveles de capacidad, diseño y configuración. Ideales como complemento a las soluciones de autoliquidación con y sin reciclado de efectivo, así como para el suministro de grandes cantidades de cambio que diariamente son requeridas por sus conductores o personal de taquilla. Así, los conductores podrán adquirir el cambio necesario al principio de sus turnos, el cambio para realizar sus liquidaciones diarias e indudablemente facilitará el trabajo de su departamento de administración.

### Características generales

Elevada velocidad de validación y conteo: Entre cuatro y seis monedas por segundo; amplia gama de productos: desde una a ocho denominaciones de moneda; notable incremento de la capacidad de almacenamiento tanto para billetes como para monedas; equipos específicos para el pago de una o dos denominaciones de moneda; posibilidad de conexión remota mediante el envío de la información del estado y del balance contable mediante conexión 3G/4G o bien mediante conexión a Internet; nuevas funcionalidades; y pantalla externa LCD, entre otras.

# Nuevo permiso para la circulación de autobuses y autocares en malas condiciones meteorológicas

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha establecido una normativa para la circulación de autobuses y autocares en condiciones meteorológicas adversas que está basada en un código de colores.

"Un tema de gran importancia para nuestras empresas y del que no han sido informadas las asociaciones nacionales y el Comité Nacional del Transporte por Carretera, ni por el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, ni por la propia Dirección General de Tráfico", han señalado desde la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (Asintra). Asimismo, referente a esta falta de información a la que se refiere, Asintra ha subrayado que "resulta increíble sobre todo ahora que se inicia la temporada invernal y con ella, la nieve. Una prueba más de la escasa relación y nula colaboración de la Administración con el sector".

### Diferencias entre niveles

Por lo que se refiere a los autobuses, se permite su circulación cuando la calzada empieza a cubrirse de nieve (nivel amarillo), pero no cuando la calzada está cubierta (nivel rojo), a diferencia de lo que sucede con los vehículos ligeros. Esta restricción ge-

neral resulta suficiente en la mayoría de los casos. Sin embargo, en determinadas zonas de alta montaña la meteorología que sufren provoca que sea frecuente la existencia de nivel rojo de circulación en la época invernal, lo que ocasiona que el transporte escolar y la circulación de autobuses en general se vean seriamente afectados con elevada frecuencia.

### Recomendaciones

Asintra también ha enfatizado una serie de recomendaciones que los conductores deben tomar en cuenta a la hora de enfrentarse a una climatología adversa cuando conducen en la carretera.

"Es aconsejable, al igual que sucede en otros países con esta climatología, articular un régimen diferenciado de restricciones, para que determinados autobuses, especialmente acondicionados para circular por calzadas nevadas, puedan hacerlo de manera excepcional, conjugando la seguridad con el normal funcionamiento de centros escolares, centros de trabajo, etc". La federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (Asintra), también ha subrayado que también resulta necesario "que en casos concretos en los que se prolongue de manera sosten-



nida en el tiempo el nivel rojo en este tipo de vías de alta montaña se permita excepcionalmente el paso de determinados vehículos pesados con una masa máxima admisible (MMA) inferior a 7.500 kg (no articulados)".

Al respecto, explica que estos vehículos pesados serían los que presten servicios de transporte de mercancías esenciales (abastecimiento de alimentos, retirada de basuras, etc.) siempre que reúnan los requisitos técnicos necesarios para circular en condiciones de seguridad". La instrucción con la nueva normativa para la circula-

ción de autobuses y autocares en condiciones meteorológicas adversas, ha sido firmada por la Directora General de Tráfico, María Seguí Gómez, el 1 de diciembre de 2015 y remitida a todas las unidades de dicho organismo.

La nueva normativa tiene por objeto establecer los requisitos que han de cumplir los autobuses y vehículos pesados para que puedan circular en las vías de alta montaña con nivel rojo, así como determinar la documentación que acredite el cumplimiento de los mismos y procedimiento de obtención.

# Autocares Izaro ofrece en toda su flota Wifi de VEOX de forma gratuita en todos sus servicios

El grupo catalán Autocares Izaro ha dotado toda su flota con Wifi embarcado a través de un Router 4G de VEOX Sistemas y Movilidad. El proyecto se ha desarrollado en dos fases entre febrero y mayo de 2015 en los más de cien vehículos que componen la flota del grupo. Autocares Izaro ofrece navegación libre, ilimitada y anónima a todos sus viajeros, y los índices de conexión se aproximan ya a las 4.700 entradas al mes.

El proyecto se enmarca en la apuesta de la compañía por ofrecer un servicio diferenciado. Además, Autocares Izaro tiene un acuerdo con una compañía de telefonía que le permite ofrecer un volumen de datos muy amplio a un precio razonable ofreciendo esa conexión ilimitada a sus viajeros.

VEOX Sistemas y Movilidad ha implantado en los autocares de Izaro, un router 4G que permite la posibilidad de incorporar dos SIM y cuyo funcionamiento es gestionado direc-

tamente por el servicio técnico de VEOX. De hecho, Pablo Rodríguez, director de explotación de Izaro, afirma que en estos meses nunca han tenido que realizar ninguna actuación sobre el mismo.

"La mejor forma de valorar un servicio técnico es no darte cuenta ni de que te lo están dando", afirma. En esta ocasión, el router incorpora un interruptor que permite a la empresa su encendido y apagado.

Así puede, por ejemplo, apagarlo en una ruta de transporte escolar y encenderlo de nuevo cuando hace un servicio turístico o de congresos. El router permite también conocer el posicionamiento del vehículo en Google Maps y da acceso a la empresa a un portal cautivo totalmente personalizable.

Afirma Pablo Rodríguez, "en estos momentos estamos valorando el desarrollo de la aplicación social del Wifi. Una aplicación que consideramos interesante destinar a nuestros



clientes: congresos, agencias, y que les permita a su vez ofrecer información útil a sus propios clientes (nuestros viajeros): programas de congresos, ponencias, publicidad. Queremos ofrecerlo gratuitamente como parte de nuestro servicio ya que apostamos por un servicio diferenciado y de calidad". Para Pablo Rodríguez, el Wifi social es una herramienta de competitividad y diferenciación a desarrollar.

## Sobre Autocares Izaro

Autocares Izaro cuenta con una flota de 110 vehículos y se dedica al transporte discrecional. Es una empresa sumamente innovadora y con una gran expansión en los últimos años, pasando de tener una flota de 20 vehículos en los años 90 a la actual de 110, y dando trabajo a 180 personas. En su expansión ha apostado siempre por las últimas tecnologías del mercado.

"Implantamos un sistema de geolocalización de la flota hace ya 12 años, así como diversos programas de gestión, descarga remota de datos, o RP con soluciones propias que nos permiten dar una respuesta inmediata y eficaz a nuestros clientes", nos dice el responsable de explotación y tráfico. "Con el Wifi tuvimos inicialmente una primera experiencia con otra empresa y nos resultó mal, por eso decidimos confiar en un proveedor de primer nivel como VEOX".

## Southco ofrece doble accionamiento en sus nuevos cierres giratorios

Southco ha ampliado su línea de soluciones de cierres giratorios con el lanzamiento del cierre giratorio R4-10 con doble accionamiento, el cual presenta un diseño compacto que ofrece múltiples puntos de accionamiento. Están disponibles con amortiguador integrado. Esto permite operar el cierre mediante dos actuadores independientes.

El doble accionamiento y su tamaño compacto convierten al R4-10 en una solución idónea para puertas y paneles que requieran ser accionados desde varias posiciones. Por ejemplo, el R4-10 con doble accionamiento facilita el acceso por puertas de entrada, o al operar un gran panel o componente de un equipo desde dos posiciones distintas. Siendo el producto de menor tamaño de la serie R4-10, el modelo de doble accionamiento ocupa un espacio mínimo en el cerramiento, proporcionando un mecanismo oculto y una mayor seguridad. Fabricados en acero inoxidable resistente a la corrosión, estos cierres están disponibles con amortiguador integrado y opera-

ción en uno o dos tiempos, siendo adecuados para una amplia variedad de entornos de aplicación en diferentes sectores. Además, los cierres giratorios R4 pueden combinarse con la línea de actuadores mecánicos y electrónicos y cables de Southco para ofrecer un sistema de cierre giratorio completo. "El doble accionamiento ofrecido por la nueva incorporación de Southco a nuestra serie R4 de cierres giratorios simplifica los sistemas de puertas con cierre giratorio y, además, mejora la operación del usuario final al accionar o abrir paneles de acceso desde varias posiciones", señala el jefe de producto global, James Stroud.

Southco es especialista en el suministro de soluciones técnicas de acceso, incluyendo una gran variedad en cierres, tornillos cautivos, tornillos de apertura rápida, bisagras, tiradores y otros accesorios para aplicaciones en sectores como la automoción, el transporte colectivo, vehículos industriales y de construcción, entre otros.



## TransLoc y Uber crean un nuevo estándar en el transporte público

TransLoc, un proveedor estadounidense de tecnología del transporte, se ha asociado con Uber para crear un nuevo estándar en el transporte público y en la colaboración tecnológica privada. Mediante la integración de Uber en la aplicación TransLoc Rider, los usuarios pueden incorporar múltiples modos de transporte, incluyendo el transporte público, en sus viajes al trabajo.

El desafío de última milla/primer milla es un problema persistente y constante hacia las agencias de transporte, ya que tratan de aumentar los pasajeros. Muchos usuarios del transporte público potenciales dicen que estarían dispuestos a tomar el transporte público, pero no lo hacen porque no tienen opciones para conseguirlos desde o hacia su destino final después de bajar del autobús o tren. En cambio, realizan en coche todo el viaje.

Juntos, TransLoc y Uber esperan cerrar la brecha mediante la entrega de la certeza y confiabilidad que los usuarios necesitan para completar su viaje de una manera

que nunca se ha hecho antes. Basada en el pacto de Uber con la Red de Empresas de Transporte (ETN) y las agencias de transporte, primero de su tipo, este enfoque es distinto, ya que se crea una conexión perfecta entre Uber y el transporte público para que más gente pueda acceder fácilmente a él.

Los usuarios simplemente ingresan a su destino en la aplicación para recibir un viaje personalizado que incorpora la combinación óptima de caminar, de tránsito y de Uber. La aplicación tiene previsto al instante una ruta que llevará a donde quieran ir rentable, rápida y fácilmente. Esta nueva solución une los puntos fuertes de transporte público (la columna vertebral del transporte de nuestras ciudades) con la comodidad y la fiabilidad de Uber, teniendo pilotos desde y hacia los puntos de transporte público, hasta llegar a su destino final. Ambos modos alternativos de transporte se han mejorado aún más por la tecnología de TransLoc, que proporciona un seguimiento en tiempo real.

## Jornada de la Cátedra Vectalia Movilidad

"Los retos del transporte urbano en la Comunidad Valenciana", ha sido el eje central de la jornada de Vectalia llevada a cabo a finales del mes de enero. La cita ha tenido lugar en el salón de Actos de la Escuela Politécnica de la Universidad de Alicante, en el campus de Sant Vicent del Raspeig. La cita, organizada por la Cátedra Vectalia Movilidad, en colaboración con la Federación Valenciana de Municipios (FVMP) y Provincias y la Universidad de Alicante, ha reunido a representantes de la Generalitat y de distintos ayuntamientos que reflexionaron sobre la situación del sector y plantearon sus inquietudes.

La inauguración ha corrido a cargo de María José Salvador, consejera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio; Rubén Alfaro, alcalde de Elda y presidente de la Federación Valenciana de Municipios y Provincias; y Manuel Palomar, rector de la Universidad de Alicante. La jornada ha contado con la presencia de el presidente de ATUC, Miguel Ruiz, quien ha presentado una ponencia sobre la financiación del transporte y de el subdirector de Transportes de la consejería valenciana, José Moltó, quien también ha intervenido con una conferencia. Dentro del programa también se ha llevado a cabo una mesa redonda con el tema "Retos de la movilidad en las ciudades" en la que participaron los concejales de movilidad de distintas ciudades valencianas.

## La Cátedra

La Cátedra 'Vectalia Movilidad' nace como respuesta al creciente interés que, entre las empresas y los profesionales vinculados al sector de la movilidad y el transporte, los investigadores y la sociedad en general, provoca la necesidad de aumentar de la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, y teniendo como vocación la de ser un núcleo de reflexión, debate e investigación en el campo de los sistemas de movilidad sostenibles y seguros.

La Cátedra podrá contar con la colaboración de otras instituciones o empresas nacionales o internacionales para cubrir las necesidades que las actividades de la Cátedra ocasionen, para lo que se suscribirán los acuerdos pertinentes. La Dirección de la Cátedra está ejercida por el Profesor Javier García Barba, subdirector de Ingeniería de Caminos Canales y Puertos, y cuenta con el respaldo y la colaboración de la dirección de la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Alicante. La Dirección elabora anualmente un informe.



## El neumático GAU861 de GT Radial para autobús urbano obtiene el símbolo 'alpino'

El neumático para autobuses urbanos GAU861 de GT Radial ha conseguido superar las pruebas para obtener el certificado 3PMSF, 'three-peak-mountain with snowflake'. Este reconocimiento, que se identifica con el símbolo de una montaña de tres picos con un copo de nieve dentro, también se conoce como símbolo 'alpino'. Tal y como establece la normativa europea, sólo pueden tenerlo aquellos neumáticos que superan unas pruebas de rendimiento mínimo en la nieve, el índice de adherencia en la nieve establecido en la Dir. EU 92/23.

Con esta certificación, el GAU861 de GT Radial confirma su acreditada posición como neumático de excelente rendimiento en todas las estaciones. Se trata de un producto diseñado para autobuses urbanos válido en todas las posiciones, por lo que se puede utilizar tanto en el eje direccional como en el eje de tracción. El neumático ya había demostrado con anterioridad una excelente

tracción y frenado en condiciones de nieve, por lo que ya contaba con el marcaje M+S, 'Mud and Snow'. Está disponible para la medida 275/70R22.5. El GAU861 está diseñado con una pared lateral reforzada extra que asegura la máxima resistencia en frenados y daños por impacto. Sus ranuras de 20.2 mm de profundidad cuentan con un patrón de banda de rodadura único que asegura una perfecta combinación de dos factores: alto rendimiento en kilometraje y baja rumorosidad para una mayor comodidad de los pasajeros.

La cartera de GT Radial para autocares y autobuses también incluye el neumático GSR225 Combi Road, que está disponible en llantas de 19.5" y 22.5" y cuenta con el marcaje M + S, que lo califica para condiciones de nieve. Además, recientemente ha logrado un incremento en la capacidad de su índice de carga, lo que permite su uso en los vehículos modernos certificados Euro VI. En neumáticos para camión, también han



logrado la certificación 3PMSF o alpina, el GAR820 de 17.5" en los modelos GDR619 y GDR638 para ejes de dirección. "Aunque el neumático GAU861 ya estaba reconocido por su capacidad para todas las estaciones, con la nueva acreditación se ha demostrado su excelente rendimiento invernal para todo el continente", señala Daria Sala della Cuna, Directora de Marketing y Ventas TBR de Giti Tire - Europa. "Con GT Radial hemos conseguido desarrollar una sólida cartera de productos para un amplio rango de flotas".

## Una estación china consigue recargar 30 autobuses a la vez

China State Grid ha abierto la estación de carga ultra rápida para vehículos eléctricos más grande del mundo en Pekín. El complejo de carga de 26.500 metros cuadrados en la terminal de Xiaoying cuenta con 25 cargadores de 360 kW y cinco cargadores de 90 kW, por lo que puede cargar 30 autobuses eléctricos a la vez. La terminal de Xiaoying apoyó originalmente una flota de autobuses híbridos de gas natural. Pero ahora, al menos 10 lí-

neas de autobuses de la ciudad ya son realizadas por autobuses eléctricos de batería. La ruta 13 utiliza autobuses Foton con tecnología de baterías de Microvast. La recarga tarda entre 10 y 15 minutos, y se lleva a cabo dos o tres veces por día, durante los descansos del conductor, con varios bucles de rutas entre cada carga. Ya hay planes para que la instalación se amplíe a medida que más rutas de autobuses funcionen con vehículos eléctricos.



## Bosch lanza un acelerador que advierte de vehículos que circulan en dirección errónea

Bosch ha desarrollado ahora una ayuda técnica en forma de pedal de acelerador activo que advierte a los conductores, mediante una suave vibración, cuándo han cruzado la línea entre acelerar con suavidad a pisar el pedal a fondo. "El acelerador activo de Bosch ayuda a los conductores a ahorrar combustible y les avisa de situaciones potencialmente peligrosas", dice Stefan Seiberth, presidente de la división de Gasoline Systems de Robert Bosch GmbH.

Además, si el vehículo cuenta con un sistema de asistencia al conductor, el pedal se convierte en un avisador ya que, junto con el sistema de navegación o una cámara de reconocimiento de las señales de tráfico, el innovador acelerador de Bosch ofrece a los conductores un aviso en forma de señal háptica si, por ejemplo, se están acercando a una curva peligrosa a una velocidad demasiado alta.

El pedal de acelerador activo ayuda a los conductores a acelerar con suavidad. El *feedback* que reciben del pedal les permite reducir el consumo de combustible hasta en un 7%, con la consiguiente reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Esto es posible porque el pedal puede conectarse en red con otras funciones del automóvil, tales como la transmisión.

Hasta ahora, las únicas indicaciones que el conductor podía recibir para cambiar de marcha eran en forma de pequeñas flechas en el salpicadero. El pedal acelerador activo viene con la opción de una indicación palpable del mejor momento para cambiar de marcha. "El pedal le dice al conductor cuándo las curvas de la economía y de la aceleración se cruzan", dice Seiberth. Sin embargo, si el conductor todavía

**Conducción inteligente**  
Con respuesta háptica

No sólo acelerar. El pedal acelerador activo de Bosch proporciona al conductor una señal háptica justo en su pie, permitiéndole una conducción más segura y eficiente.

hasta **7%**

de ahorro en el consumo gracias a las señales que favorecen una conducción más eficiente.

**BOSCH**  
The Best From Nature

quiere apurar un poco más la marcha antes de cambiar, es suficiente con aplicar un poco de presión extra sobre el pedal.

### Híbridos

Potenciales de ahorro adicionales se pueden conseguir en combinación con el sistema Start/Stop de conducción a vela. Es decir, el motor está parado, mientras que el automóvil sigue circulando por inercia. Bosch estima que el motor se puede detener de esta manera, en el 30% de todos los viajes.

El pedal acelerador se puede ajustar para avisar al conductor tan pronto como el modo de conducción a vela sea posible. Y con el avance de la electrificación del propulsor, esta innovadora tecnología tendrá aún más ventajas que ofrecer. El acelerador también abre un gran potencial de ahorro de combustible en los híbridos, ya que permite a los conductores saber

cuándo el motor de combustión está a punto de encenderse, por lo que puede aligerar la cantidad de presión ejercida sobre el pedal del acelerador. Pero no es sólo en el área de la economía de combustible donde el pedal acelerador activo entra en juego, sino que puede hacer que los coches sean también más seguros.

En combinación con los sistemas de alerta de colisión, puede generar una señal de advertencia por vibración en el pedal del acelerador para que el conductor no acelere más. Un simple cambio en la configuración del software es todo lo que se necesita para adaptar el tipo y la fuerza de la vibración a las especificaciones del fabricante de automóviles. El acelerador activo de Bosch también se puede conectar a los sistemas de navegación, lo que le permite advertir a los conductores si, por ejemplo, se están acercando a una curva cerrada a una velocidad demasiado alta.



## Recanvis SF es el 'partner' oficial de Spheros en nuestro país

Después del cierre de Spheros Ibérica y la apertura de Spheros Italia como coordinador para el Sur de Europa se ha firmado un contrato con Sergi Fernández Fraga, de Recanvis SF, como *partner* oficial de Spheros en España. Esto incluye venta y distribución exclusiva de recambios de calefacción y aire acondicionado para servicios, flotas, empresas de transporte municipal, talleres y tiendas de recambios; junto con asistencia técnica para servicios y talleres. La duración del contrato es de dos años prorrogable automáticamente. Sergi Fernández Fraga, Recanvis SF comenzó a funcionar como socio de Spheros en España a mediados de noviembre de 2015. Todos los recambios originales Spheros para calefacciones, precalentadores y aires acondicionados en España serán distribuidos por Recanvis SF. Así como también toda

la gama de bombas de recirculación y filtros de aire para aires acondicionados. En la web de Spheros se encuentran todos los despieces referenciados de todos los productos de la marca alemana.

### Sergi Fernández Fraga

Sergi Fernández Fraga fue, anteriormente, director técnico de Spheros Ibérica durante el periodo de tiempo que, con esa denominación, la empresa permaneció abierta en Barcelona. Fue también responsable de productos, aplicaciones y certificación de aplicaciones, ejecución del servicio de postventa y garantía, consolidación de la red de servicio técnico en España y Portugal, formación sobre productos para centros técnicos y carroceros y encargado de la asistencia técnica para España y Portugal, Ciudad de Panamá, Ciudad de México y San Salvador.

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	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-	
K 280 UB4x2	U	Scania/L	9.290	5L	280-1.900	1.400/1.000-1.350	- Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-	
K 280 UB4x2 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	280-1.900	1.350/1.000-1.400	- ZF Ecolife	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-	

# La 'web' de Autocares Milo informa sobre sus servicios de transporte

Autocares Milo ofrece en su página web información sobre la empresa y sus distintos tipos de servicios de transporte discrecional por carretera, incluyendo la descripción de sus vehículos y un formulario para la solicitud de presupuesto.



[www.autocaresmilo.com](http://www.autocaresmilo.com)

**Autocares Milo**, empresa dedicada a los servicios de transporte discrecional por carretera con instalaciones en Madrid, Toledo y Sevilla, presenta una sencilla página, de diseño amigable, en la que incluye una información general sobre la empresa, sus instalaciones y sus distintos tipos de servicios. Aunque sigue sin incluir sus tarifas ni otras condiciones de contratación, ofrece un formulario para la solicitud de presupuestos. También presenta una completa descripción de su flota de vehículos. Por otro lado, la página presenta versiones en castellano e inglés.

## INFORMACIÓN

Presenta una pantalla en la que incluye la descripción general de cada uno de los distintos tipos de servicio que ofrece y otra con las características y fotografías de sus vehículos dependiendo de su nivel de confort, pero sin información sobre su tamaño ni sus tarifas.

## RESERVA

La página no incluye información sobre las condiciones de comercialización de sus servicios, limitándose a presentar un formulario para solicitar presupuestos, así como su dirección y todas sus formas de contacto, aunque sin ninguna referencia a las agencias de viajes.

## GENERAL

La página ofrece en una pantalla la presentación de la compañía, con una descripción general de la empresa, sus instalaciones y su equipo humano, y un formulario para la solicitud de empleo. También incluye los datos de localización de sus distintas sucursales.

### ▲ Lo Mejor / Facilidad de Uso

La página ofrece un fácil acceso a la información, textual y gráfica, que presenta de forma clara.

### ▼ Lo Peor / Utilidad

No incluye información sobre sus tarifas ni su forma de comercialización, presentando únicamente un formulario de consulta.

## AUTOCARES MILO / Transpor-

### Ponderación de los Valores

Peso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	DISEÑO									
10	FACILIDAD									
8	ROBUSTEZ									
10	VELOCIDAD									
6	% DEL PRODUCTO									
8	ACTUALIZACIÓN									
8	CALIDAD INFORMACIÓN									
10	COBERTURA PRODUCTO									
6	IDIOMAS									
10	GESTIÓN DE RESERVAS									
10	CONFIRMACIÓN INMEDIATA									
6	OTROS SERVICIOS									
10	GESTIÓN ESPECÍFICA AGENCIAS									

## EVALUACION NEXOBUS

Autocares Milo presenta una web de interés relativo para empresas y agencias de viajes, ya que sólo incluye una relación de sus tipos de servicio, la descripción de su flota y un formulario para solicitar presupuestos, pero sin informar sobre tarifas o condiciones de comercialización.

5,1



**Entrada /** Presenta en la home algunas características de la empresa y el acceso a sus cinco áreas de información.



**Producto /** Ofrece la descripción general de cada uno de sus tipos de servicio e información de las características de sus vehículos.



**Reserva /** No incluye sus tarifas y para gestionar reservas solo ofrece un formulario para la solicitud de presupuestos.

# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros 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

Ha sustituido con gran éxito a herramientas internas de elaboración de informes que eran más o menos estáticas

# Tussam encuentra en el sistema QlikView la mejor herramienta para la gestión de su servicio de transportes

Tussam se dedica a la gestión, explotación y administración de los servicios públicos de transportes colectivos urbanos de la ciudad de Sevilla. Con 1.500

empleados, da cobertura a más de 700.000 habitantes, distribuidos sobre una extensión de 142 km<sup>2</sup>, mediante una red de 43 líneas diurnas y nueve noc-

turnas. Actualmente, la flota de Tussam consta de 385 autobuses y cuatro tranvías, a los que hay que sumar otros 16 vehículos de líneas contratadas.

En Tussam se maneja un gran volumen de información diversa, procedente de distintos departamentos y aplicaciones. Ante el reto de ganar tiempo a la hora de acceder y cruzar toda la información para su análisis, la compañía implementa QlikView para el seguimiento del servicio y explotación.

"Ha sustituido a herramientas de reporting internas que eran más o menos estáticas. Los usuarios se han adaptado rápidamente a la usabilidad nativa de interactuar con la información", afirmaron desde el equipo técnico de Tussam.

QlikView se utiliza en Tussam para estudiar datos de la explotación de líneas de transporte público y analizar fácilmente, por ejemplo, el número de viajeros, kilómetros planificados vs. kilómetros reales, vueltas, cumplimientos de horario o frecuencias de paso.

Son volúmenes de datos muy amplios y además de naturaleza muy diferente, por lo que para Tussam es crucial contar con una herramienta para poder cruzarlos.

Entre las ventajas que ha supuesto QlikView, la empresa destacó "la simplicidad de uso, la mejora en la experiencia de usuario, la rapidez y agilidad en la consulta o los tiempos de respuesta".

De hecho, los equipos de Tussam no han tenido que recibir apenas formación, que ha estado más orientada a la presentación que al propio manejo.

## Retorno de la inversión

Según la compañía sevillana, gracias a las mejoras en rapidez y agilidad, Tussam habrá amortizado su inversión en pocos meses a partir del segundo año.

"A la vista de los tiempos que se han utilizado para la implantación de QlikView, si en los sucesivos desarrollos previstos se mantiene una proporción similar, el ROI se completaría en pocos meses, siempre en relación a los evolutivos que abordemos", explicaron.

"En el primer año, aunque la implantación de los trabajos requeridos ha sido mucho más ágil con



QlikView respecto a desarrollos clásicos a medida, la adquisición de licencias hace que precisemos de un tiempo para poder evaluar el retorno real de la inversión. No obstante, el ahorro en horas de soporte correctivo y evolutivo hace pensar en un ROI cuantificable a partir de ese segundo ejercicio", aseguran desde Tussam.

En palabras de los encargados del proyecto, QlikView también "ha ayudado a mejorar la calidad del dato en origen". Y es que en

esta fase Tussam está implantando QlikView para sustituir la herramienta con la que históricamente han construido las tablas de información. "Hemos ganado en agilidad en la obtención de esta información", agregaron.

No obstante, Tussam también está evaluando y haciendo pruebas para valorar la posibilidad de representar toda esta información mediante mapas, y seguir avanzando hacia un análisis de datos más ágil y visual.

## Sobre la empresa Qlik

Qlik ofrece una plataforma para el análisis visual que aporta conocimiento, datos y claridad allí donde más se necesitan: en la toma de decisiones. De esta forma, se capacita a toda la organización para que tome sus decisiones con seguridad y convierte a los analistas de la empresa y a los usuarios de negocio en piezas clave.

Los sistemas tradicionales de Business Intelligence limitan la agilidad requerida para hallar las soluciones que se necesitan hoy. Qlik siempre se ha centrado en soluciones innovadoras que se adaptan a las necesidades cambiantes de cada individuo u organización. Qlik fue pionero en el mercado de Data discovery y es el líder de este segmento, valorado por empresas analistas independientes. QlikView es su plataforma de descubrimiento de datos, líder en el mercado, para crear e implementar aplicaciones de análisis guiado de alto valor mediante un entorno nativo de secuencias de comandos.

# Los sevillanos son los que más utilizan el autobús en España

El 70% de los ciudadanos de Sevilla afirma usar de forma habitual el autobús, lo que les convierte en los mayores usuarios de este medio de transporte en toda España. Tras ellos, están situados los valencianos (68%), los coruñeses (61%), los bilbaínos (59%), los madrileños (55%) y los barceloneses (55%).

Según los datos extraídos de la 'II Radiografía de los Hábitos de Movilidad de los Españoles', realizada por el Foro de Movilidad promovido por Alphabet, el 45% de los sevillanos se desplaza a pie, el 31% lo hace en su vehículo propio, el 22% en metro y un 5% en bicicleta. De este modo, el 31% de los habitantes de la ciudad andaluza utiliza de forma habitual o esporádica el carril bici.

"Ahora que se habla tanto de la contaminación de las ciudades, es muy gratificante ver cómo los sevillanos apuestan por el transporte público y la bicicleta en sus desplazamientos. En este sentido, sería conveniente, en coordinación con la Administración Pública, promocionar el vehículo eléctrico. De hecho, el 79% de los sevillanos cree que sería la solución ideal de movilidad urbana", afirmó la directora del Foro de Movilidad de Alphabet, Rocío Carrascosa.

Según los datos extraídos del estudio, cerca del 80% de los sevillanos piensa que el vehículo eléctrico

es una solución de movilidad para la capital andaluza, y el 74% de ellos reconoce que le gustaría probar uno. Por otra parte, el 41% de los residentes se muestra propicio a favorecer el medio ambiente con otras medidas como el uso de coches compartidos.

El 44% de los sevillanos también asegura utilizar algún tipo de aplicación para localizar rutas alternativas y evitar atascos, lo que hace que se ahorre combustible.

## Formación sobre discapacidad

Los 1.100 conductores-perceptores que conforman la plantilla de Tussam recibirán formación sobre discapacidad. Durante unos cinco meses, todo el personal que conduce autobuses y tranvías recibirá el curso 'Sensibilización en materia de discapacidad', de siete horas de duración, en el que se tratarán aspectos relacionados con la legislación vigente en esta materia, así como contenidos encaminados a la sensibilización.

Con este plan de formación desarrollado por la empresa municipal, se da un paso más en la batería de medidas anunciada en su día por la empresa para aplicar fórmulas encaminadas a mejorar la accesibilidad en el autobús urbano.

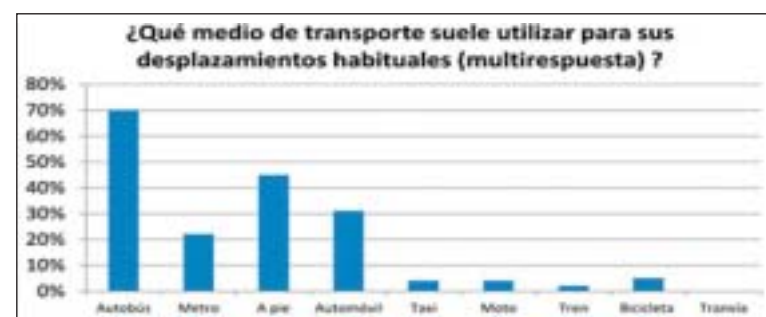
De esta forma, se ha aprobado una inversión de 250.000 euros para adaptar un total de 120 paradas (que se une a los otros

257.000 euros ya ejecutados con los que se han reformado otras 160), cuyo objetivo es que los autobuses mejoren su aproximación y entrada a las mismas, facilitando el acceso público y permitiendo que las rampas de los vehículos no encuentren obstáculos para desplegarse.

En definitiva, de lo que se trata es de mejorar la accesibilidad en aquellas paradas que presentan algún tipo de problemas, bien sea por sus características geométricas o de diseño, por el cambio en la ordenación del aparcamiento o porque no son respetadas por los vehículos particulares.

El gerente de Tussam, Francisco Arteaga, ha resaltado que "en el desarrollo de este plan es fundamental la implicación de los propios conductores y de los representantes sindicales, a quienes les hemos pedido su ayuda para que nos indiquen qué puntos son los más complicados para acceder con nuestros vehículos, lo que están haciendo, aportándonos así una información muy valiosa para poder actuar en la línea ya abierta".

En estos momentos, el Área de Mantenimiento de la Flota de Tussam ha programado una serie de acciones preventivas y correctivas encaminadas a detectar y solucionar cualquier incidencia con las rampas de acceso de per-



sonas con movilidad reducida. Así, un equipo de trabajadores se dedica en exclusiva a inspeccionar semanalmente todas las rampas, procediendo además a la limpieza y engrase de las mismas con el objetivo de "mejorar sus índices de disponibilidad y fiabilidad".

También se ha elaborado un protocolo de actuación en el que participan los conductores, supervisores y el Centro de Control para evitar en la medida de lo posible que circulen vehículos cuyas rampas se hayan averiado durante la prestación del servicio. En el caso de que no se pueda atender la incidencia, los supervisores tienen la indicación de facilitar un taxi a aquellos usuarios a los que no se pueda garantizar el servicio.

A todo esto hay que unir que, en la actualidad, los autobuses de la flota de Tussam ya incorporan dispositivos que ayudan a la ac-

cesibilidad como piso bajo y arrodillamiento lateral, información audiovisual que avisa de la siguiente parada en las pantallas del canal Bussi, asientos reservados para PMR y un dispositivo de radiofrecuencia que permite a las personas invidentes conocer la línea y el destino del autobús que llega a la parada.

En cuanto al tranvía, las paradas son accesibles y existe señalización de las zonas por donde deben acceder las personas con discapacidad; las unidades son de piso bajo; y se cuenta con información en braille en las máquinas expendedoras de títulos de viaje, así como de un sistema acústico de cierre de puertas e inicio del recorrido y el mismo sistema audiovisual que avisa de la próxima parada. Para ambos medios de transporte, Tussam permite el acceso gratuito a las personas que ejercen de lazarillos.

El fabricante alemán cierra el año con 455 unidades y un 21,59% de cuota, por delante de Mercedes-Benz y Volvo

# MAN, único fabricante en superar las 450 unidades, cierra el año repitiendo a la cabeza en matriculaciones

El año 2015 fue el de consolidación de la recuperación del mercado nacional ya atisbada en 2014, al menos en lo que a matriculaciones de autobuses y autocares se refiere. Los vehículos más grandes cre-

cieron un 38,71% respecto a las cifras de 2014 según datos de Aniacam, hasta alcanzar las 2.107 unidades (2.079 para Anfac, que calcula un crecimiento del 36,5% respecto a las computadas el año ante-

rior). La apertura de nuevos concursos de urbano vaticinan que la tendencia se mantendrá en 2016. En cuanto a los fabricantes, MAN repite liderazgo superando la barrera de las 450 unidades.

## MAN

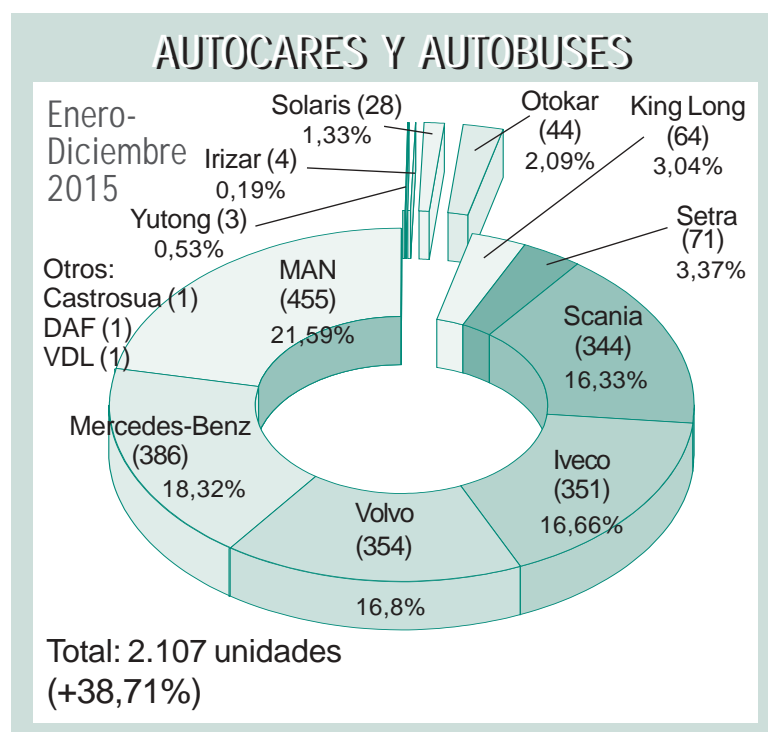
El fabricante alemán repite en el primer puesto del ranking de marcas, tras haber entregado 455 vehículos de pasajeros entre enero y diciembre del pasado año (458 para Anfac), frente a los 333 de 2014. Su penetración en el mercado, sin embargo, desciende ligeramente, al situarse en 21,59% frente al 21,92% del ejercicio anterior. Aún así, su volumen de negocio creció un 36,64%.

## Mercedes-Benz

El segundo lugar del podio es para Mercedes-Benz, que matriculó 386 unidades en 2015 (369 según Anfac). Mejora una posición en la tabla gracias a una cuota del 18,32% (con 386 unidades el año pasado, más de un centenar más que en 2014), ganando seis décimas de penetración. Es la única marca que pone en cuestión el dominio de MAN en el último lustro, pues dominó el mercado en el ejercicio 2013.

## Volvo

Superando ligeramente de la barrera de las 350 unidades, el fabricante sueco Volvo pierde este año un escalón en el ranking, tras cerrar el ejercicio con 354 unidades matriculadas (misma cifra para Anfac). Ello supone un crecimiento del 18,39% respecto a 2014 (299 unidades matriculadas), con una cuota de mercado para el año que recién termina



Fuente: ANIACAM

© NEXOBUS (Grupo NEXO)



del 16,8%, casi tres puntos por debajo de la obtenida en el ejercicio precedente.

## Iveco

Iveco repite su cuarta plaza en el ranking de marcas, muy cerquita del podio, tras pasar de 243 vehículos matriculados en 2014 a los 351 de 2015 (aunque Anfac le atribuye 336),

con un aumento de volumen del 44,44% y una cuota de mercado del 16,66%, que se traduce en un incremento de seis décimas.

## Scania

También repite quinta posición el fabricante sueco Scania, que llega hasta las 344 unidades (las mismas para Anfac), con un considerable

crecimiento del 50,22% respecto al ejercicio anterior, cuando se quedó en 229. Esto le supone una cuota de mercado del 16,33%, que son casi 1,3 puntos por encima de la obtenida en 2014.

## Setra

La otra marca de Evobus mejora las cifras del año anterior, con 71 vehí-

culos vendidos (misma cifra para Anfac) frente a los 59 del año precedente (20,34% más), lo que deja su cuota de mercado en el 3,37%, medio punto menos de la que representaba en el Sector en 2014.

## King Long

De nuevo King Long se convierte en el fabricante que más creció en volumen de matriculaciones, triplicando en 2015 la cifra de 2014 (64 vehículos -igual en Anfac- frente a los 21 el año anterior). Así, el porcentaje de variación respecto a 2014 es del 204%, con un crecimiento en su cuota de mercado superior a 1,6 puntos (3,04%).

## Otokar

La compañía turca es otra al alza, con un incremento destacable de sus unidades matriculadas (44 en 2015 -cifra con la que coincide Anfac- y 26 en 2014). Así, su cuota creció casi cuatro décimas, pasando de 1,71 a 2,09%, con un porcentaje de variación del 69,23%.

## El resto de marcas

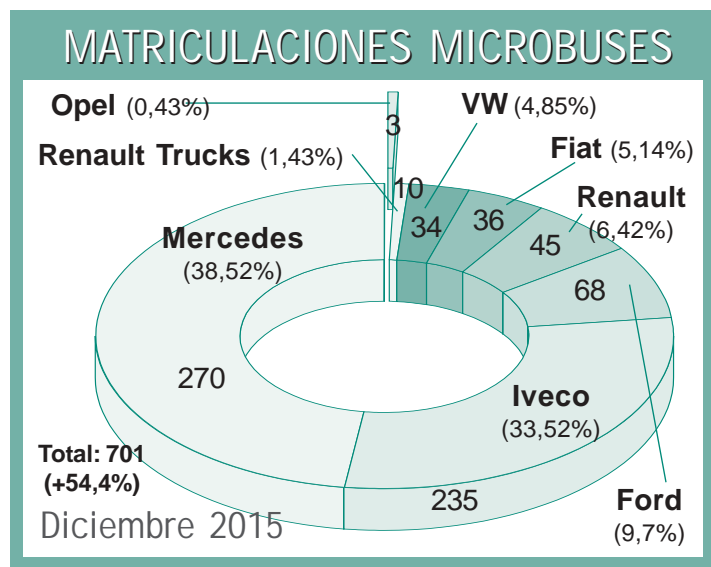
Solaris es la primera de las marcas restantes, con 28 unidades gracias a un excelente mes de diciembre (15), que frente a las 11 matriculadas en 2014 representan un crecimiento del 154,55%. A continuación, y en el puesto número 10, nos encontramos a Irizar (cuatro unidades en 2015 y 13 en 2014), seguido de Yutong (que entra en el mercado con tres unidades). Con una matriculación cierran la tabla Castrosua, VDL y DAF.

## Los 'micros' consolidan la tendencia de 2014 creciendo el 54,4%, para 701 matriculaciones

El segmento de los microbuses (computados los de más de nueve plazas) confirmó la senda ascendente que presenta desde 2012, según los datos de Anfac. En 2010 su pérdida fue del 29,3% respecto al año 2009, agravando lo registrado el año anterior (cuando perdió un 15,5%), pero en 2011 la tendencia se invirtió levemente, pues el cómputo arrojó un balance de 567 unidades, un 2,5% más que en 2010. En 2012 se volvió a los números rojos en el porcentaje de evolución (-13,4%), hasta cerrar con 491 vehículos matriculados, tendencia que se confirmó en 2013 con un volumen de 395 unidades, que suponen una pérdida del 19,6% a sumar a las mencionadas de años precedentes.

Sin embargo, 2014 supuso un soplo aire fresco, con un crecimiento del 17% sobre las cifras del año anterior. Así, de 388 unidades matriculadas se pasó a 454, siempre según los datos de Anfac. Y esta situación se confirmó en 2015, con 701 unidades y un crecimiento más que notable, del 54,4%.

Por marcas, Mercedes-Benz, con 270 vehículos, mantiene su liderazgo en el segmento, con un crecimiento del 31,7%, por delante de Iveco, que mejoró muy por encima de la media (un 88%) hasta alcanzar las 235 unidades. El podio lo completa Ford, una sorpresa en el segmento, pues pasa de seis a 68 vehículos nuevos. Por detrás, la tabla sitúa a Renault, Fiat y Volkswagen.



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mercado nacional supera todas las previsiones, y afronta un 2016 marcado por los concursos en el transporte urbano

# Autobuses, autocares y microbuses acumulan un crecimiento del 40,6% en el conjunto del año

El mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) ha crecido un 40,6% el año pasado sobre las cifras de 2014, al matricular 2.780 vehículos (803

unidades más). Con porcentajes de variación positivos y más acusados en los micros (54,6%) que en los vehículos de mayor tamaño (36,5%), el año no ha podido ser más provechoso para los fabricantes

que compiten en el mercado nacional, si bien conviene recordar que ésta no incluye en sus cálculos a algunas marcas que Anfac sí considera. Así se explica que Aniacam solo sume 2.268 unidades.

Según las cifras facilitadas por Anfac, el año 2015 ha terminado con incrementos en toda la segmentación de vehículos industriales: autobuses, autocares y microbuses además de ligeros, medios y pesados en el sector de las mercancías. En concreto, el segmento de autobuses, autocares y microbuses creció en diciembre crecen un escaso 4,3%, para 245 unidades, aunque la cifra total de los 12 meses del año muestra un alza del 40,6% y un total de 2.780 nuevos registros.

También hablan de crecimiento desde Aniacam, si bien con algunas variaciones. Para la Asociación Nacional de Importadores, el mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) crece un 40% el año pasado sobre las cifras de 2014, al matricular 2.268 vehículos (648 unidades más que en el año anterior). Con porcentajes de variación positivos y más favorables en el caso de los micros (del 54,4% frente al 36,5% de los más grandes), las diferencias entre ambas entidades se explica porque aplican criterios distintos y no incluyen a las mismas marcas en la lista de los fabricantes en ambos segmentos.

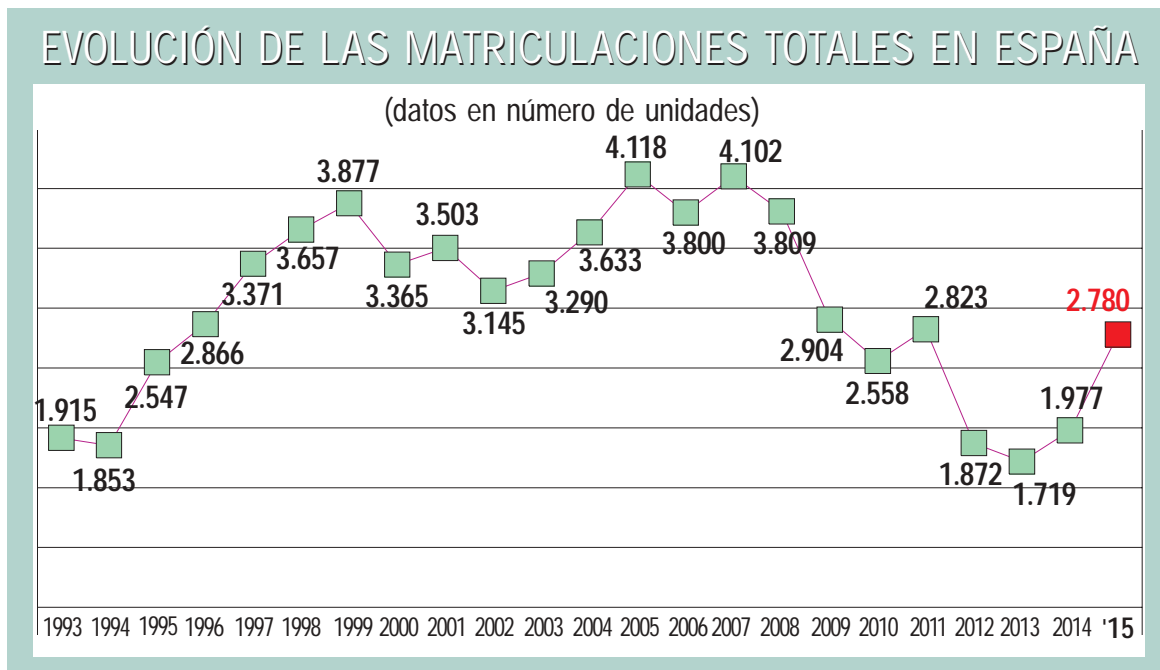
## Matriculaciones por CCAA

Si se consideran todos los vehículos industriales en su conjunto, incluyendo mercancías además de pasajeros, por comunidades autónomas las matriculaciones en 2015 (22.435 en total) las encabeza Madrid, con 4.052 unidades, seguida de Andalucía (3.350 unidades), Cataluña (3.058), Comunidad Valenciana (2.219) y Murcia (1.650). Siempre considerando los datos de enero a diciembre, todas las comunidades autónomas muestran un porcentaje de crecimiento positivo, salvo Ceuta y Melilla (-77,3%).

Si se analizan los datos de matriculaciones para diciembre, las comunidades que más vehículos industriales registraron tienen nuevamente a Madrid a la cabeza (384), seguida de Cataluña (261), Andalucía (237) y Comunidad Valenciana (163), para un total de 1.939 unidades, siendo Murcia, Extremadura y Andalucía las únicas comunidades autónomas que presentan evolución decreciente respecto al mismo mes de 2014.

## Rejuvenecimiento de la flota

Para Anfac, "está comprobado que los países con un mayor peso in-



Fuente: Dirección General de Tráfico/ANFAC.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

dustrial son más resistentes a los ciclos económicos adversos. La economía española cuenta con unos sólidos cimientos industriales en los que apoyarse para un mayor crecimiento y para crear más

empleo. En este contexto, la industria de automoción, se ha convertido en uno de los principales motores de nuestra economía, contribuyendo y proponiendo iniciativas para seguir y afrontar retos que

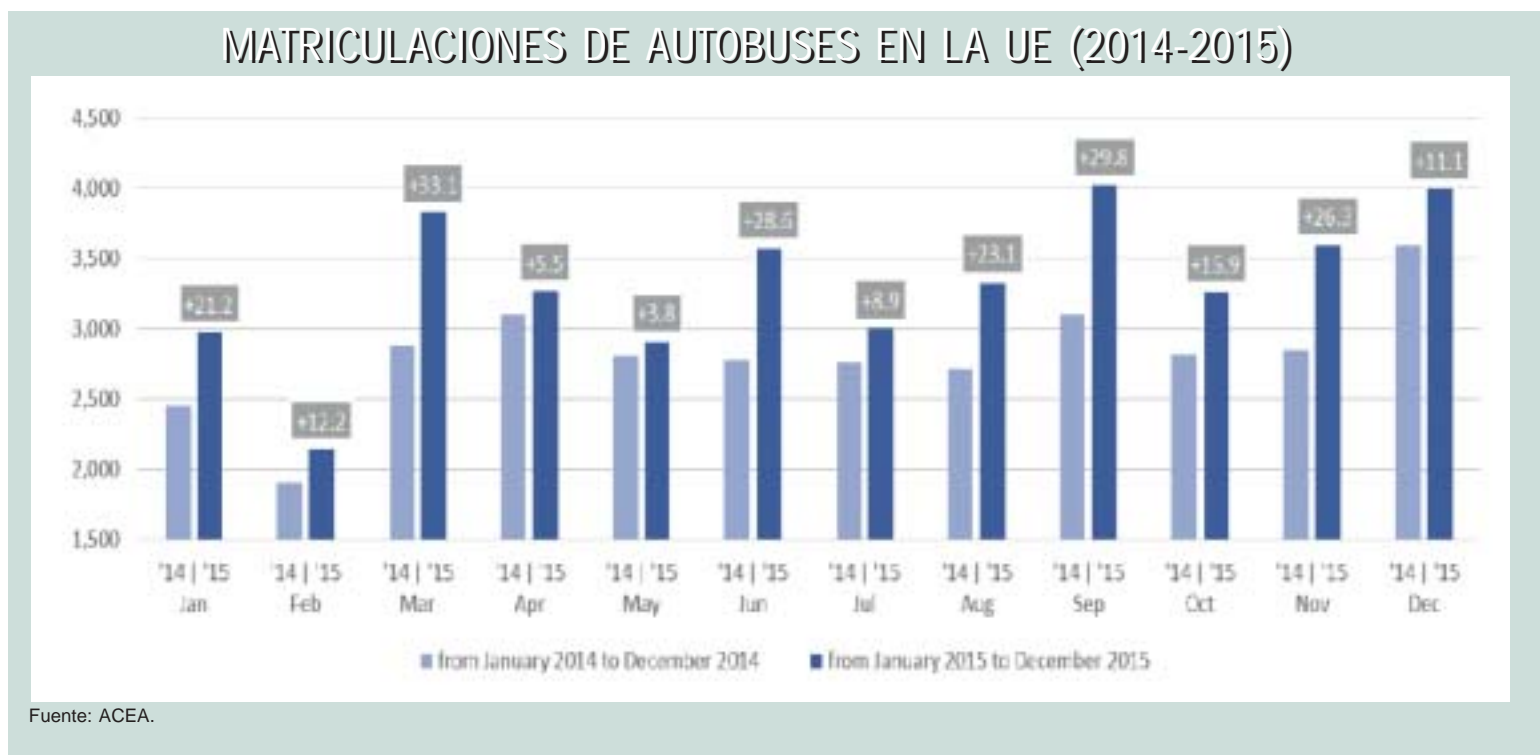
genere bien estar a nuestro país". Una de las posibles explicaciones que se barajan para el incremento de las matriculaciones es, junto a la coyuntura económica, la incidencia del Plan PIMA Transporte.

# Las matriculaciones europeas crecen un 17,8% en 2015 gracias a las cifras de España y de los nuevos miembros

En total, el mercado de autobuses y autocares nuevos alcanzó en la Unión Europea un total de 39.783 unidades

De enero a diciembre del año pasado, según las cifras de Acea, España destaca como el primero de los principales mercados del conjunto de la UE en presentar un mayor crecimiento en matriculaciones de autobuses y autocares (+38%). En total, el mercado de autobuses y autocares nuevos alcanzó en la UE las 39.783 unidades, un 17,8% más que en 2014. Por detrás de España se sitúan, como mercados más pujantes, Reino Unido (+27,2%, que fue el que más matriculó con casi 8.500 unidades) y Francia (+24,6%), por delante de Italia (+13,3%) y Alemania (+8,6%), mientras que la mejor evolución porcentual se registró en Rumanía (+101,1%).

En diciembre del año pasado, las cifras de matriculaciones para los países de la UE mostraron una subida del 11,1% en comparación con el mismo mes de 2014. Si nos fijamos solo en diciembre, Italia tuvo la mejor evolución alcista +56,9%; por delante de Francia (+33%), Reino Unido (+32,6%) y Alemania (+11,6%).



Fuente: ACEA.

La cifra de fallecidos en el segmento de transporte de viajeros fue mínima: solo una persona perdió la vida en este tipo de accidentes

# Nuevo mínimo histórico en el número de víctimas mortales por accidente desde 1960 en España

En este pasado 2015 se ha reducido la siniestralidad en las carreteras españolas. En las vías interurbanas se han producido 1.018 accidentes mor-

tales en los que han fallecido 1.126 personas, una cifra que demuestra un descenso del 1% de las muertes en vías españolas. Esta cifra de falleci-

dos representa el mínimo histórico desde 1960. España ocupa el quinto lugar entre los países del mundo con mejor seguridad vial.

Durante el año 2015, en las vías interurbanas se han producido 1.018 accidentes mortales en los que han fallecido 1.126 personas y 4.843 han necesitado hospitalización como consecuencia de las heridas sufridas. Por lo que se han producido descenso del 1% (-6) en el número de fallecidos y 2% (-105) en heridos hospitalizados y un aumento del 3% (+34) en accidentes mortales.

La cifra de fallecidos representa el mínimo histórico desde 1960, primer año en el que se tienen estadísticas, cuando hubo 1.300 muertos, con un escenario de movilidad absolutamente distinto (en 1960 había un millón de vehículos y en 2015 el parque automovilístico sobrepasa los 31 millones).

Con estos datos, la accidentalidad en carretera desciende por 12º año consecutivo, descenso que se refleja en el promedio diario de víctimas mortales, que ha pasado de los 11,6 muertos diarios en carretera en 2000 a los 3,1 fallecidos diarios en 2.015.

Estas cifras son provisionales y se refieren únicamente a los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y tomadas hasta las 24 horas de producirse el accidente. Las cifras definitivas ya consolidadas, que incluirán las víctimas a 30 días de accidentes ocurridos en vías urbanas e interurbanas, estarán dispo-

nibles en los próximos meses gracias a las mejoras sustanciales conseguidas en los sistemas de información de la siniestralidad, con cruce con el fichero del INE de fallecidos en 2015, según apunta el Ministerio del Interior.

Con estos resultados de siniestralidad en vías interurbanas, España sigue manteniendo la tasa de mortalidad más baja de la historia y ocupa el quinto lugar de países en el mundo con mejor seguridad vial.

Dentro del ámbito europeo, España es junto con Dinamarca y Reino Unido, los tres únicos países de la Unión Europea que cerraron 2015 con menos fallecidos en accidente de tráfico que en 2014. Suecia y Holanda mantendrán su misma cifra de fallecidos, mientras que Francia, Alemania, Austria, Finlandia o Grecia registrarán incrementos de víctimas mortales.

Con estas cifras, España presenta una tasa de 3,6 muertos por 100.000 habitantes, muy por debajo de la tasa de mortalidad media de la UE situada en 5,1 por 100.00 habitantes.

## Datos de la siniestralidad

Durante el año 2015, se han contabilizado 17 días en que no se ha producido ninguna víctima mortal como consecuencia de los acciden-



tes ocurridos en vías interurbanas. En 2014 hubo 34 días, 29 en 2013, 19 en 2012, 15 en 2011 y cuatro en 2010. Por sexos, se sigue observando un mayor porcentaje de fallecidos de sexo masculino. La pro-

porción de varones sobre el total ha sido del 79%, porcentaje que ha aumentado en un 3% respecto al de 2014. En el caso de las mujeres, la reducción ha sido de un 14% respecto al año anterior, falleciendo

38 mujeres menos. Mientras que por edades, en cuanto a los grupos de edad, el mayor porcentaje de fallecidos se acumula en el grupo de edad de 35 a 44 años, con 211 fallecidos, un 19% del total, seguido

## Las circunstancias de la siniestralidad en 2015

A la hora de desarrollar las causas que explican la todavía gran siniestralidad en las carreteras de 2015, cabe destacar una serie de circunstancias.

En primer lugar, se ha constatado un aumento de 14 millones de viajes de largo recorrido por carretera, lo que supone un 4% más de desplazamientos por carretera. En total se han registrado 373.504.129 desplazamientos de largo recorrido en 2015.

En segundo lugar, el mayor envejecimiento del parque. La edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales continúa aumentando. En 2015 se situó en 11,3 para los turismos y en 9,6 para los motociclistas, casi dos puntos más que en 2014.

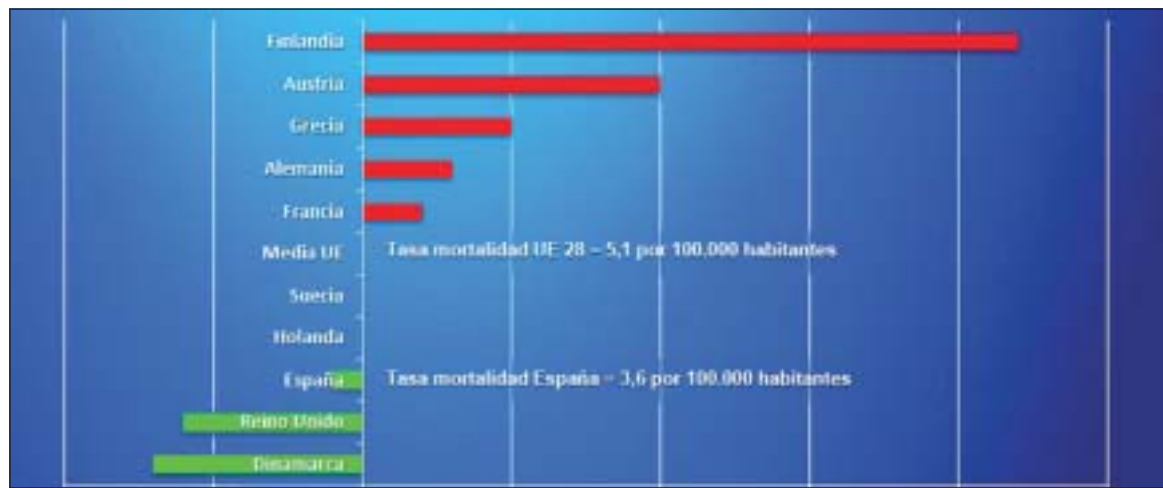
También se encuentra la circunstancia de que existen más infracciones por consumo problemático de drogas ilegales. Este año la DGT, a través de la ATGC, ha realizado 68.959 pruebas pre-

ventivas de drogas, con un resultado de 22.451 positivas (33%); 3.489 pruebas a conductores involucrados en accidentes con 735 positivos (21%) y otras 3.220 pruebas a conductores infractores con 1.886 positivos (59%).

Además, aumenta en 45 el número de fallecidos en vías convencionales respecto a 2014, lo que supone que ocho de cada 10 fallecidos el pasado año tuvieron lugar en este tipo de vías. En cambio, continúa la reducción de fallecidos en vías interurbanas de alta capacidad, con 51 muertos menos que en 2014.

Y por último, persiste un reducido número de usuarios que continúa sin utilizar los elementos de seguridad. En 2015, 175 fallecidos no hacían uso de los dispositivos de seguridad (cinturón y casco) en el momento del accidente, personas que se hubieran salvado en caso de llevarlo.





del grupo de 45 a 54 años con 184 fallecidos, un 16% del total. Las víctimas mortales niños (hasta 14 años) han sido 20, cuatro menos que en 2014. Los mayores de 65 años, con 255 fallecidos de ese grupo de edad, han supuesto el 22% del total.

Por Comunidades Autónomas, el descenso de víctimas mortales ha sido desigual en todo el territorio estatal. Destacan los aumentos de Cataluña con 32 fallecidos más comparados con 2014, los +28 de Castilla y León y los +21 del País Vasco.

Respecto al tipo de vía, las carreteras convencionales siguen siendo las vías donde se registra el mayor número de accidentes de tráfico. En 2015, ocho de cada 10 fallecidos tuvo lugar en accidentes de tráfico ocurridos en este tipo de vías. Concretamente el año pasado fallecieron en estas vías 913 personas, lo que supone un aumento de 45 fallecidos más, el 5% respecto a 2014.

Continúa la mejora de la seguridad vial en las vías de gran capacidad. Los fallecidos en autopista y autovía han sido 213, 51 fallecidos menos que en 2014.

Por tipo de accidente, el 81% de los fallecidos en vías interurbanas ocurren en carreteras convencionales. En ese tipo, de vía el porcentaje mayor de fallecidos, el 40%, se de-

bió a accidentes en los que el vehículo se salió de la vía, mientras que un 24% se debió a colisiones frontales. En las vías de gran capacidad, el 41% de los fallecidos suceden por salida de la vía del vehículo.

Y por último, por tipo de usuario, los fallecidos por tipo de usuario presentan diferentes comportamientos: los fallecidos en turismo (569) descienden un 4% respecto al año anterior (22 fallecidos menos) y los usuarios de furgoneta fallecidos se reducen en 24 personas, pasando de los 92

en 2014 a los 68 de 2015. Disminuyen los usuarios de bicicleta fallecidos, situándose en 42, seis menos que en 2014, pero aumentan los fallecidos en motocicleta y en ciclomotor.

En 2015 fallecieron 219 usuarios de moto, 49 más que en 2014 y 28 de ciclomotor, 11 más que el año anterior. Los peatones fallecidos también descienden de 114 a 113. Descienden los fallecidos en autobús, registrándose un único fallecido en este tipo de vehículo, respecto a los 23 que se registraron en 2014.



## Uso de accesorios de seguridad

El 22% de los conductores y pasajeros fallecidos en turismos y furgonetas en 2015 no llevaban puesto el cinturón de seguridad. Aumenta el uso de dicho dispositivo de seguridad en turismos, donde el número de fallecidos por no hacer uso del cinturón disminuye, 117 en 2015 frente a los 140 en 2014.

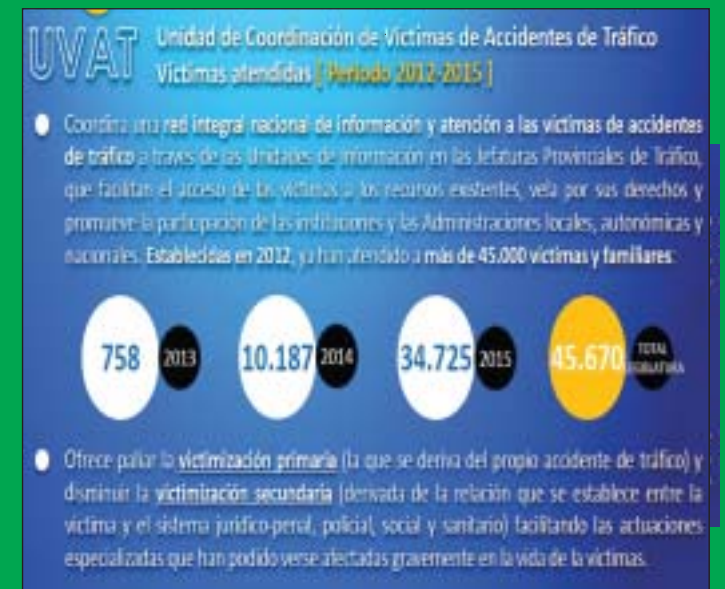
En el caso de las furgonetas se mantiene respecto a 2014 el mismo número de personas que no llevaban el cinturón puesto en el momento del accidente (24). De los 219 fallecidos en motocicleta, nueve no utilizaban casco en el momento del accidente. En el caso de los 28 fallecidos en ciclomotor, cuatro no hacían tampoco uso del casco. En el caso de los ciclistas, de los 42 usuarios de bici fallecidos, 17 de ellos no utilizaban casco, pese a ser obligatorio en vías interurbanas. De los 13 niños hasta 12 años fallecidos en turismo, cuatro de ellos no utilizaban ningún accesorio de seguridad en el momento del accidente.

## Unidad de Coordinación de víctimas de accidentes de tráfico

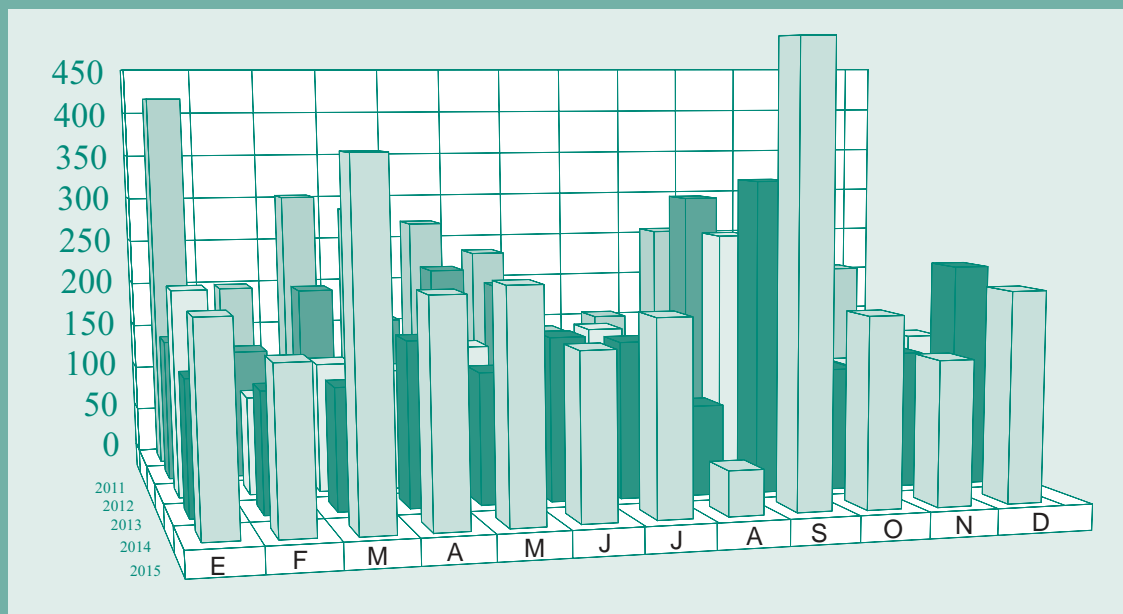
✓ La DGT tiene en funcionamiento las Unidades de Víctimas de Accidentes de Tráfico creadas en cada una de las jefaturas provinciales de Tráfico de toda España con el objetivo de coordinar una red integral de ámbito nacional, de información y atención a las víctimas de accidentes de tráfico, facilitando el acceso de las víctimas a los recursos existentes, velar por sus derechos y promover la participación de las instituciones y las administraciones locales, autonómicas y nacionales.

✓ Esta Unidad, desde su creación, ha atendido a más de 45.000 víctimas de accidentes y ha realizado numerosas acciones formativas e informativas con Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, policías locales y autonómicas y profesionales del ámbito sanitario, social.

✓ Cualquier afectado puede utilizar este servicio poniéndose en contacto con la unidad de atención de su Jefatura Provincial de Tráfico o a través del teléfono 060.



### EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

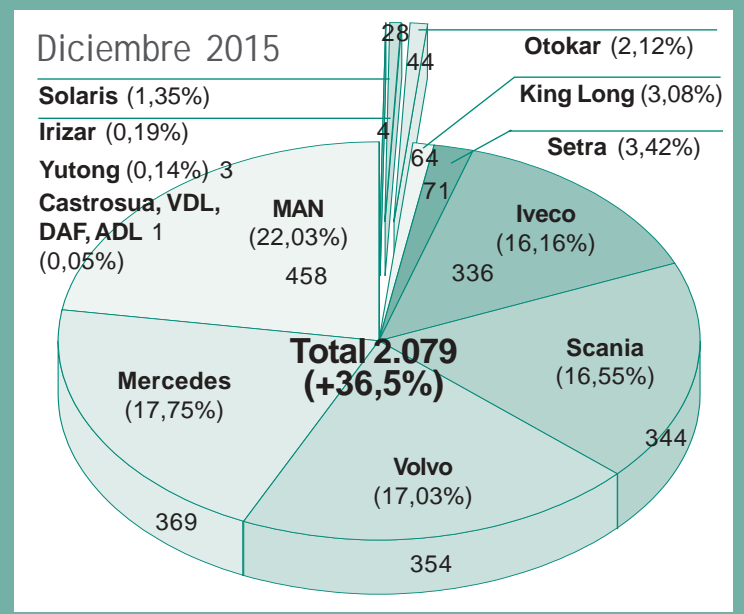


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Colofón al alza para un año excelente.** El resultado correspondiente al mes de diciembre no es sino la confirmación de un ejercicio más que favorable. 245 unidades que suponen el mejor dato de los seis años anteriores para el último mes del ejercicio, y el tercer mejor dato de 2015, lo que se traduce en un global acumulado de 2.780 matriculaciones (según Anfac y sumando autobuses, autocares y micros), con un crecimiento del 40,6% sobre 2014. Se registró el mejor trimestre acumulado del último lustro, el mejor segundo semestre y la mejor cifra mensual en varios meses de 2015. Lo dicho, todo excelente.

### MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

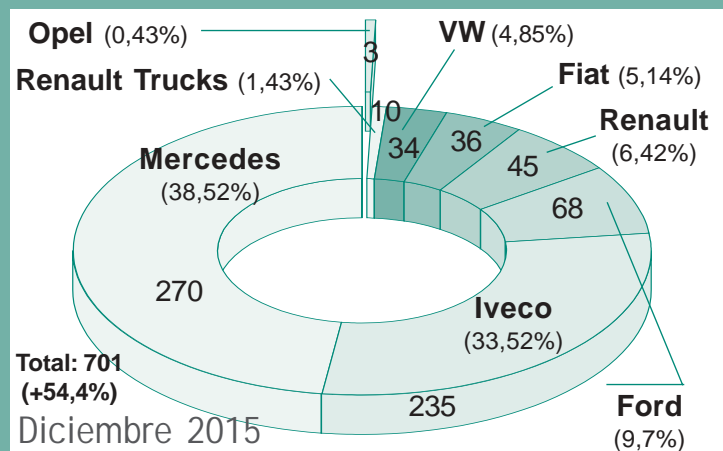
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Por encima de la cota de las 2.000.** Como viene siendo habitual, las cifras aportadas por Aniacam y Anfac no coinciden, aunque sí que están de acuerdo en que el Sector superó las 2.000 matriculaciones y que MAN lideró el mercado por marcas con amplia diferencia sobre sus perseguidores.

**ANIACAM**

MAN	.....	455
Mercedes	.....	386
Volvo	.....	354
Iveco	.....	351
Scania	.....	344
Setra	.....	71
Otros	.....	146

### MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Aragón pierde la hegemonía** tradicional que ostenta entre las provincias españolas más baratas para repostar. En una lista donde todas están por debajo de 0,8 euros/litro (hay muchas otras que no aparecen, más de la mitad de las 52), Salamanca es la que dispone del precio más asequible, contando en el 'top 10' con dos regiones más de Castilla y León: Burgos y Zamora. Las tres aragonesas están en la clasificación, pero no en los puestos altos (segundo, octavo y noveno). Y en la zona del Ebro encontramos también a La Rioja y a Vizcaya, aunque no desaparecen Murcia o Córdoba, que se mantienen ya durante muchas semanas. El precio, en general, sigue cayendo.

### COMPETITIVIDAD GASÓLEO

#### ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Enero 2016 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

##### Las 10 provincias más baratas

SALAMANCA - EST. BUSES (SA) ....	0,722
TERUEL - COTRATUR (TE) .....	0,728
ALCOLEA - (NINGUNO) (Co) .....	0,737
BAÑARES - COOP. GARU (LR) .....	0,748
DURANGO - SIMPLY (VIZ) .....	0,757
VILLARCAYO - ES RIVERA (BU) .....	0,759
VILLALPANDO - AGRINZA (ZAM) .....	0,761
BUJARALUZ - BONÁREA (Z) .....	0,761
BINEFAR - BONÁREA (HUS) .....	0,762
JUMILLA - COTRAJU (MU) .....	0,763

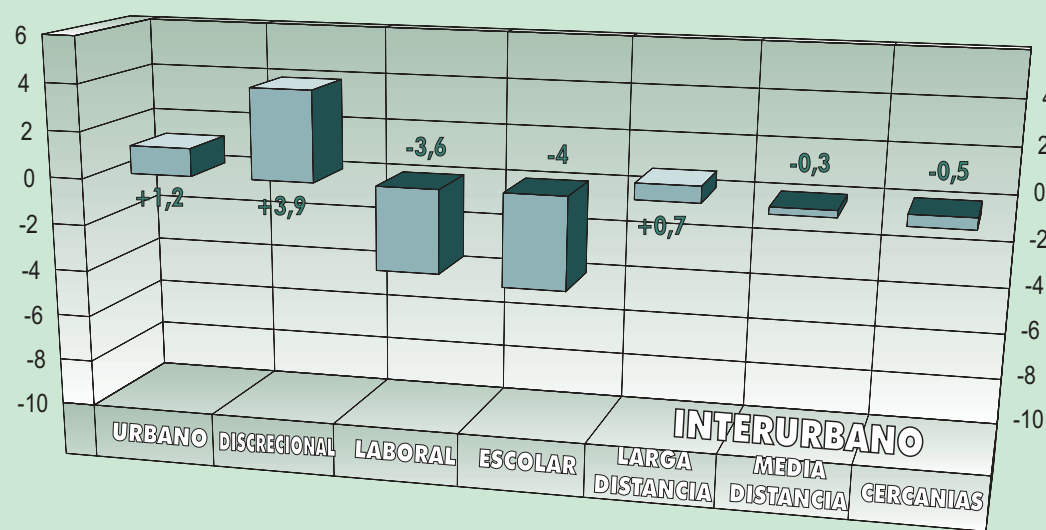


Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Noviembre 2015



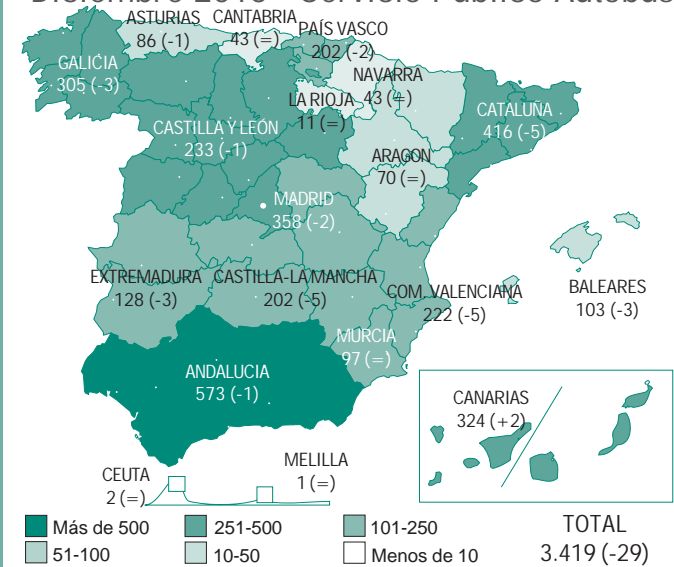
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Los mejores acumulados del año.** Suben todos los flujos de viajeros en el mes de noviembre, tanto en el urbano como en el interurbano. En el ámbito de las ciudades, crecen los datos en todas, destacando Barcelona (+9,2%), mientras que Murcia fue la Autonomía con mejor resultado (+9,9%), dentro de una media nacional del 5,6%. El interurbano en su conjunto creció un 3,9%, con el especial y el discrecional también al alza.

### EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Diciembre 2015 - Servicio Público Autobús

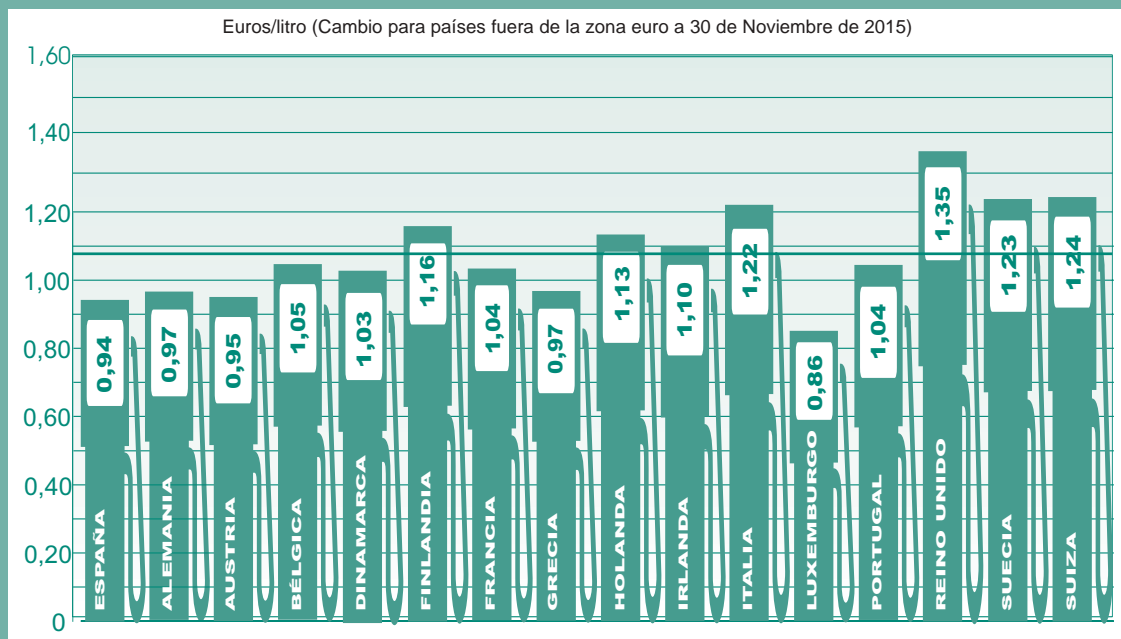


Fuente: Ministerio de Fomento (a 1 de Diciembre)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Se trunca la escalada** en el número de empresas del Sector, dado que el balance correspondiente a noviembre fue negativo en 29 compañías. Cataluña, Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha vieron el retroceso más acusado, con Canarias como única en ascenso.

## PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El año comienza a la baja.** Según los datos correspondientes a la cuarta semana del año, España rebajaba su media en el último mes tres céntimos, mientras en Europa tenía una evolución aún más acusada, perdiendo casi ocho céntimos hasta situarse en 1,08 euros/litro. También cabe destacar que, además de en nuestro país, existían otros tres donde la media se situaba por debajo del euro/litro, si bien el repunte del petróleo en los últimos días hábiles de enero puede hacer variar esta circunstancia.

## CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 25.01.2016)

**Divisas por €**

Dólar USA	1,083
Libra Esterlina	0,760
Franco Suizo	1,098
Corona Danesa	7,462
Corona Noruega	9,474
Corona Sueca	9,279
Florinto Húngaro	313,097
Zloty Polaco	4,469
Corona Checa	27,018
Leu rumano	4,528
Rublo Ruso	86,490

**€ por Divisa**

1 Dólar USA	0,923
1 Libra Esterlina	1,316
1 Franco Suizo	0,910
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,106
1 Corona Sueca	0,108
100 Florintos Húngaros	0,319
1 Zloty Polaco	0,224
100 Coronas Checas	3,701
1 Leu rumano	0,221
100 Rublos Rusos	1,156

## Bus stop

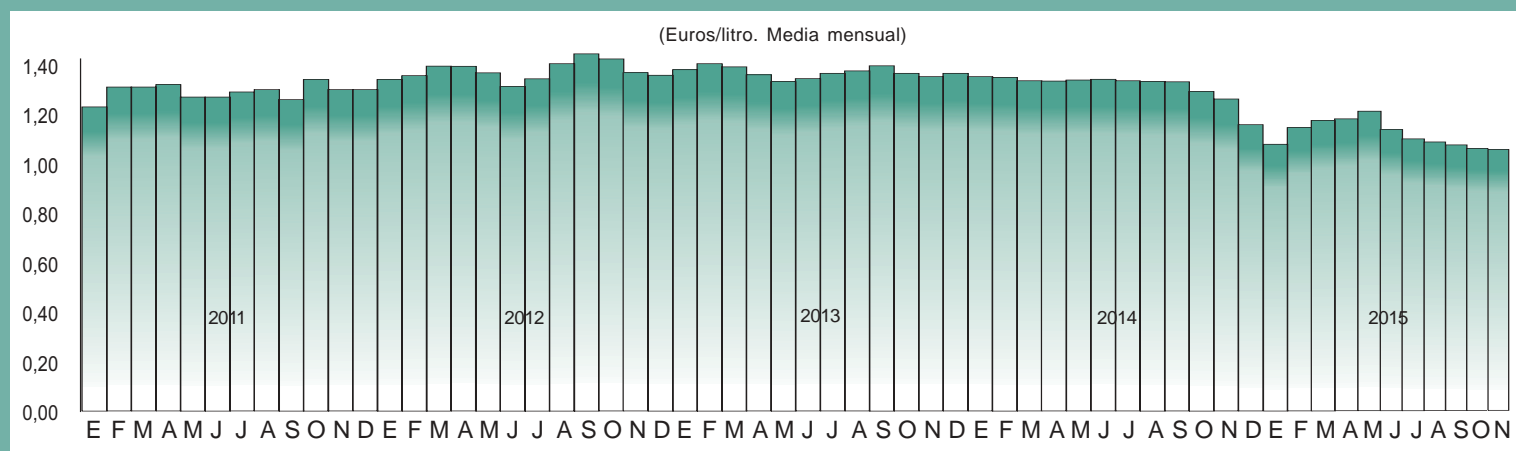


### Mujeres al poder

Daniel Gallego

**E**L AÑO 2015 será recordado por varias cuestiones de distinta índole: recuperación económica, cambio político... Pero también por la labor que han desempeñado las mujeres en la gestión del tráfico, desde diferentes estamentos. Varios cargos de especial relevancia estuvieron ocupados por representantes del género femenino a finales de año, lo que podría indicar un cambio de tendencia. A saber: María Seguí, directora general de Tráfico; María Eugenia Domenech, directora del Servei Català de Trànsit; Garbiñe Sáez, directora del Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco; Inés Sabanés, concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid; Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat del Ayuntamiento de Barcelona; y Ana Pastor, ministra de Fomento. Es probable que alguna de ellas no siga desempeñando estas responsabilidades una vez que se forme Gobierno de manera definitiva, pero no deja de ser llamativo que hayan coincidido en el tiempo, algo que en otros tiempos sería impensable. La sociedad está cambiando, para bien, y vemos ejemplos de ello a diario. El Sector no se queda atrás, lo cual también dice mucho en su favor. La igualdad de género y de oportunidades es el camino a seguir.

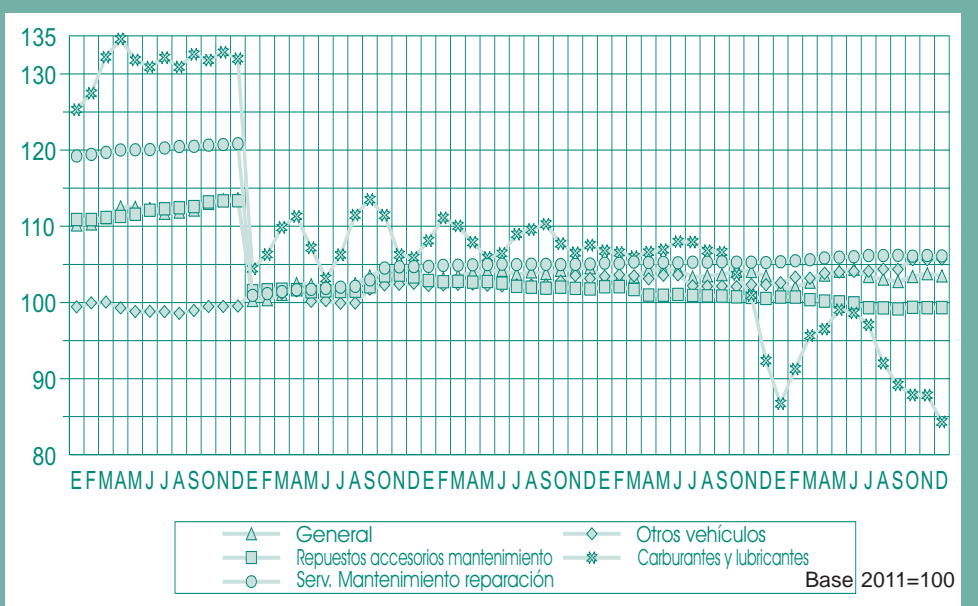
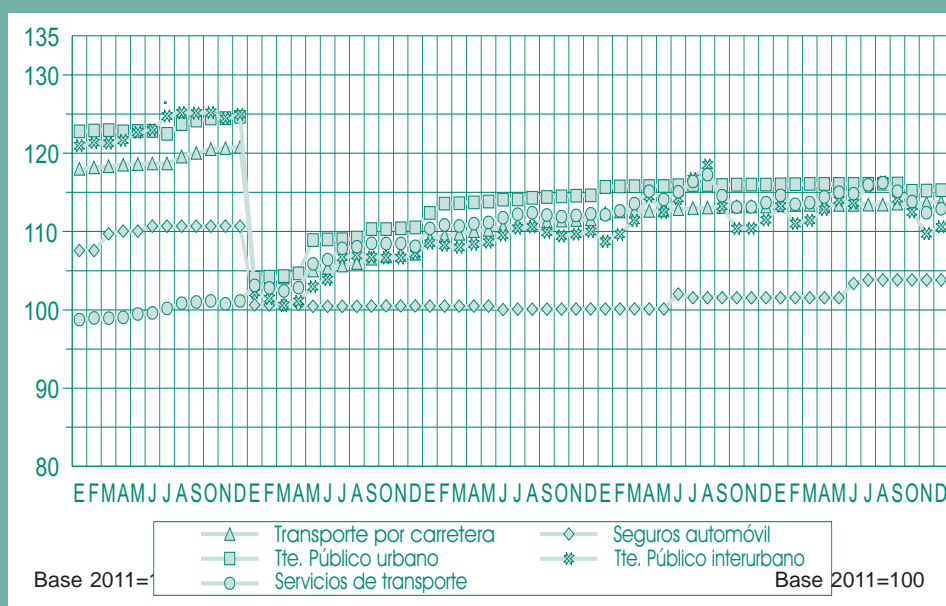
## PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

## INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El combustible consolida bajando** de modo que la media nacional se situó por debajo del euro en el mes de enero. De seguir así, deberíamos ir pensando en ampliar el espectro que recoge nuestro gráfico. Aunque es probable que no sea necesario, puesto que después de casi rozar los 27 dólares/barril, el petróleo repuntó los últimos días del mes pasado hasta el entorno de los 34, lo que a buen seguro se reflejará con inmediatez en los surtidores de nuestras carreteras. Con el IPC cerrando 2015 a cero, es decir, sin evolución, encontramos que el transporte Urbano y el Interurbano incrementaron sus índices en diciembre, con bastante estabilidad en el resto de indicadores.



## MiX Telematics presenta las tendencias del sector de la telemática para 2016

MiX Telematics ha llevado a cabo un estudio detallado sobre las tendencias actuales y futuras de la industria telemática en el sector de los vehículos comerciales. Dicho estudio se llevó a cabo en cuatro mercados clave de Europa: Reino Unido, Francia, Alemania y España.

El informe muestra, entre otras cosas, que estos mercados siguen madurando y que los operadores de flotas comienzan a buscar progresivamente nuevas e innovadoras formas para maximizar el retorno de sus inversiones en telemática. "Este estudio demuestra claramente que la telemática tiene el poder para satisfacer una amplia gama de necesidades operativas más allá de lo que podría describirse como soluciones tradicionales de gestión de flota. Con los beneficios de telemática ahora firmemente establecidos, tangibles y aceptados por los operadores de transporte de Europa, vemos un cambio de enfoque gradual para incluir nuevas aplicaciones", ha señalado

Steve Ataúd, director de Marketing y Operaciones de MiX Telematics. "De cara al futuro, hemos adoptado un enfoque hacia nuestros clientes en el cual les ayudaremos compartiendo nuestro conocimiento sobre la industria con ellos y asesorándoles en las tomas de decisiones".

El estudio europeo de MiX Telematics European resaltó una serie de áreas de interés que serán tendencia este 2016:

—Gestión de la temperatura (cadena de frío). Según Global Cold Chain Market Forecasts and Opportunities 2020, se espera que el mercado global de la cadena de frío crezca a una tasa compuesta de crecimiento anual de un 11% entre 2015 y 2020. La telemática ofrece una amplia gama de soluciones como el control remoto de la temperatura de abordaje o la monitorización, frecuencia y duración de los eventos de apertura de puertas.

—Recuperación de vehículos robados comerciales y de consumidor. En Reino Unido se estima que un

tercio de todos los vehículos robados nunca se recuperan. En 2014, el número de vehículos robados reportados ascendió a 69.547. Adicionalmente, se reportó que los robos de la carga se duplicaron durante el segundo trimestre de 2015. Ante este escenario actual, la prevención redundante en tecnologías telemáticas que permitan realizar seguimiento y geolocalización en todo momento.

—Construcción. Con las principales economías saliendo de la recesión, la industria de la construcción europea ha vuelto a reactivarse. El sector de la construcción español creció un 2,4% en 2015 y se espera que aumente en un 10% este año. Los operadores están procediendo con cautela, buscan proteger sus compras y sacar el máximo rendimiento posible a su inversión. Es importante tener en cuenta que la telemática se puede aplicar a buen efecto no sólo a los vehículos, sino también para la construcción de plantas y equipos de manipulación y carga de materiales.

## El Cabildo de Canarias estudia la forma de modernizar su servicio de transporte interurbano

Entre las propuestas para modernizar su sistema de transporte, el Cabildo baraja la posibilidad de poner en marcha la digitalización de la información. El consejero de Transportes, José Roque Pérez, con el fin de modernizar el sistema de transporte interurbano, se reunió con miembros del Clúster Canario de Transporte y la Logística y representantes del Concesionario de transporte regular de viajeros.

Entre las propuestas destacan la señalización de las paradas de autobús, la creación de un portal web y la digitalización de la información, aunque no se descarta todavía ninguna propuesta ni posible actuación con el fin de actualizar los servicios de transporte interurbano. Uno de los objetivos de esta renovación es incluir el sistema de transporte y otra serie de proyectos, como una plataforma masiva de datos de movilidad o un sistema de ayuda

a la movilidad turística, dentro del contexto de las nuevas tecnologías junto con el portal ya creado [www.fuerteventuratransportes.com](http://www.fuerteventuratransportes.com)

"Las actuaciones que se quieren llevar a cabo se sitúan en el contexto de la innovación tecnológica, ya que es una demanda social" que implica un gran desarrollo social y económico, explicó Pérez.



## Impulso conjunto de CaixaBank y Bip&Drive al pago con Vía T

CaixaBank ha llegado a un acuerdo con la empresa especializada en telepeaje Bip&Drive, propiedad de las compañías de infraestructuras Abertis, Cintra e Itinere, para impulsar conjuntamente el desarrollo del pago electrónico en el ámbito de la automoción a través del Vía T.

De esta forma, CaixaBank integrará en Bip&Drive la gestión de su negocio de pago automático para vehículos (Vía T), el más importante de España en la actualidad. Asimismo, la entidad financiera presidida por Isidro Fainé y cuyo consejero delegado es Gonzalo Gortázar ha acordado con los socios de Bip&Drive la entrada en el capital de la empresa de telepeaje, con la toma de una participación del 25% mediante una ampliación de capital.

Con el acuerdo, Bip&Drive dispondrá del mayor parque de Vía T del mercado nacional con 435.000 dispositivos. Bip&Drive se sitúa así como líder del sector con una cuota de mercado del 21,75%. Bip&Drive potenciará el uso del Vía T incorporando el sistema a nuevos sectores, como el caso de los parkings, e impulsará el lanzamiento de nuevos servicios, como

aplicaciones móviles dirigidas a facilitar el día a día de los clientes.

### Cientes de CaixaBank

CaixaBank comercializará el nuevo servicio Vía T, que llevará ambas marcas, a través de su red de oficinas, con la ventaja de que los clientes que lo contratan podrán acceder a nuevos servicios, con la posibilidad de integrar en una única factura todos los gastos realizados en lo peajes y parkings adheridos a Bip & Drive. Actualmente, Bip&Drive cuenta como socios a las compañías de infraestructuras Abertis, Cintra e Itinere. Con la entrada de CaixaBank, Abertis pasa a disponer de una participación del 35% y Cintra e Itinere, un 20% cada una. La participación de CaixaBank se sitúa en el 25%.

Por su parte, CaixaBank cuenta con más de 14 millones de tarjetas en circulación y una cuota de mercado por facturación del 22,8%, destacan sus responsables. Asimismo, explican que la entidad ha sido una de las pioneras internacionales en la implantación de nuevas tecnologías de pago electrónico, como el pago *contactless*, el nuevo servicio de pago por móvil CaixaBank Pay o las pulseras *contactless*.

## Pruebas con autobuses autónomos son realizadas en ciudades de Grecia y Suiza

Seis autobuses autónomos están siendo conducidos alrededor de las calles de Trikala, Grecia, desde principios de noviembre. La empresa helvética BestMile tiene previsto hacer lo mismo en Sion, Suiza, en la primavera. Pasajeros griegos tienen una nueva forma de llegar al trabajo, un autobús completamente sin conductor, que opera en el tráfico normal. Los autobuses son parte de un programa que ha estado funcionando en Trikala, Grecia, desde principios de este verano, aunque fueron probados primero sin pasajeros, hasta principios de noviembre. Las personas son capaces de utilizar los autobuses para desplazarse.

El viaje es totalmente gratuito, y podría ser más seguro y más eficiente que los autobuses conducidos por seres humanos. "Es la primera vez que alguien se ha atrevido a llevar un vehículo totalmente automatizado en el tráfico abierto", afirmó Angelos Amditis. Amditis es el director de investigación en el Instituto de Grecia de Comunicación e Informática de Sistemas, y es quien se encarga de la parte técnica del proyecto. Anteriormente, los vehículos automatizados en Grecia fueron operados ya sea solamente en carriles o áreas de exposición segregadas o bajo la supervisión de un conductor profesional en caso de emergencia.

No hay supervisor seguridad humano en seis autobuses automatizados de Trikala, que operan rodeados de otros coches, ciclistas y peatones. Nuevas leyes tuvieron que realizarse para hacer posible el proyecto, y aún así los autobuses operan bajo estrictas limitaciones. La velocidad máxima permitida es de alrededor de 20 km/hora. Mientras que



otros conductores pueden cambiar de carril, al autobús autónomo esto no se le permite ni tampoco hacer giros (sólo funciona en una ruta circular corta). Y si hay algún obstáculo en su camino, se para y espera a que el objeto se mueva. "Tenemos que ser estrictos", aseveró Amditis. Este programa forma parte de un proyecto financiado por la Unión Europea denominado CityMobil2, que tiene como objetivo desarrollar proyectos de transporte público en las ciudades medianas. Puede que no haya suficientes usuarios como para justificar un sistema de metro o una gran empresa municipal de transportes, pero los viajeros, los ancianos, o personas con movilidad reducida se beneficiarían de la manera fácil de recorrer la ciudad. En ciudades densamente pobladas como Manhattan o París, los autobuses como éstos podrían funcionar me-

mejor sin los seres humanos detrás del volante. Amditis manifestó que los autobuses inteligentes funcionan mejor cuando pueden contar con la inteligencia de otros vehículos a su alrededor (sin el factor humano de por medio).

La empresa suiza BestMile planea traer sus autobuses sin conductor a Suiza en 2016. Una flota de autobuses autónomos de la compañía está diseñada para el transporte público. Las pruebas de funcionamiento consistirán en enfrentar el tráfico, los peatones y otros obstáculos de una manera segura y eficiente. Los ensayos se llevarán a cabo en la ciudad de Sion, conocida por ser un centro turístico. Los autobuses sin conductor podrán transportar hasta nueve pasajeros en la primavera de 2016. La ciudad disfrutará de dos años de pruebas de autobuses autónomos alimentados por electricidad.

**LEGISLACION AUTONOMICA****CAP en Navarra**

► **RESOLUCIÓN 909/2015, DE 9 DE DICIEMBRE, DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO DE NAVARRA, por la que se convoca la realización de las pruebas para la obtención del certificado de competencia profesional para el ejercicio de las actividades de transporte público por carretera, a celebrar en el año 2016 en la Comunidad Foral de Navarra.**

En el *BON*, a 19 de Enero de 2016.

La competencia profesional constituye uno de los requisitos necesarios para ejercer la profesión de transportista por carretera según dispone el Reglamento (CE) número 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. A tal efecto, el artículo 8 del Reglamento establece que a fin de cumplir el requisito mencionado las personas interesadas demostrarán tener los conocimientos adecuados mediante un examen escrito obligatorio que deberá realizarse en el Estado miembro en el que tengan la residencia habitual o en el Estado miembro en el que trabajen.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 9/2013, determina igualmente en sus artículos 43 y 119 que para el ejercicio de las actividades de transportista, agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor y operador logístico, será necesario acreditar el cumplimiento del citado requisito. En esta materia, la citada ley ha sido desarrollada por el capítulo primero del título II del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y por la Orden de 28 de mayo de 1999, del Ministerio de Fomento, que regula la expedición de certificados de capacitación profesional, actualmente denominados de competencia profesional.

El artículo 5 de dicha Orden establece que las Comunidades Autónomas que, en virtud de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, ostentan la competencia para la realización de pruebas para la obtención de dicho certificado en las distintas modalidades, las convocarán al menos una vez al año.

En consecuencia, en uso de las facultades conferidas por el artículo 22.1.d) de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y de conformidad con lo propuesto por el Servicio de Transportes,

**RESUELVO:**

- 1.º Aprobar la convocatoria para la realización de las pruebas para la obtención del certificado de competencia profesional para el ejercicio de las actividades de transporte público por carretera, a celebrar en el año 2016 en la Comunidad Foral de Navarra, que se regirá por las Bases que se incorporan como Anexo a la presente Resolución.
- 2.º Disponer la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de Navarra.
- 3.º Trasladar esta Resolución al Servicio de Transportes y a los miembros del Tribunal.
- 4.º Indicar que contra la presente Resolución cabe interponer recurso de alzada ante el Consejero de Desarrollo Económico en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su publicación.

Pamplona, 9 de diciembre de 2015.– El director general de Obras Públicas, Ignacio Nagore Laín.

**BASES DE LA CONVOCATORIA PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL PARA EL EJERCICIO DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA A CELEBRAR EN EL AÑO 2016 EN LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA**

**Primera.–Objeto.**

Esta convocatoria tiene por objeto la realización de las pruebas para la obtención de las siguientes modalidades de certificado de competencia profesional:

–Transporte interior e internacional de mercancías por carretera.

–Transporte interior e internacional de viajeros por carretera.

Quienes pretendan obtener la competencia profesional necesaria para el ejercicio de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera deberán examinarse del grupo de materias relativas a la actividad de transporte de mercancías por carretera.

**Segunda.–Requisitos.**

1. Podrán tomar parte en la convocatoria las personas que tengan su residencia habitual en Navarra antes de la finalización del plazo de presentación de solicitudes. A estos efectos se presumirá que la residencia habitual del aspirante se encuentra en el lugar en que figure su domicilio en su documento nacional de identidad (DNI) o número de identidad de extranjero (NIE) en vigor.

2. Solo se admitirá que el domicilio es diferente al que aparece en dichos documentos cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

–Que el aspirante acredite, mediante certificado de empadronamiento, que ha tenido su domicilio en la Comunidad Foral de Navarra al menos 185 días naturales del último año, contado desde el día de finalización del plazo de presentación de solicitudes para concurrir a las pruebas.

–Si del certificado de empadronamiento se deduce que ha tenido su domicilio en la Comunidad Foral de Navarra menos de 185 días en el último año, contado desde el día de finalización del plazo de presentación de solicitudes, el aspirante deberá justificar que se ha visto obligado por razones familiares o profesionales a cambiar su residencia a la Comunidad Foral de Navarra.

**Tercera.–Presentación de las solicitudes.**

1. Las personas que deseen participar en la presente convocatoria deberán presentar su solicitud de una de las siguientes maneras:

–A través de Internet, cumplimentando el formulario disponible en el Portal del Gobierno de Navarra, [www.navarra.es](http://www.navarra.es), en el apartado “Trámites”, anotando “Competencia” en el buscador al efecto.

–Presentando una solicitud, según el modelo que figura en el Anexo II de estas Bases en la oficina del Registro General del Gobierno de Navarra situada en el Departamento de Desarrollo Económico (Avda. San Ignacio, 3, planta baja Pamplona) o en cualquiera de las oficinas del Registro General del Gobierno de Navarra relacionadas en el Anuncio del Departamento de Presidencia, Justicia e Interior publicado en el Boletín Oficial de Navarra número 57, de 25 de marzo de 2015, o en los registros y oficinas previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Dicha solicitud se podrá obtener de dicho Anexo a través de Internet, o bien solicitándola en el Servicio de Transportes.

2. En ambos casos, las solicitudes para participar en las pruebas deberán ir acompañadas de la siguiente documentación:

a) Fotocopia del documento nacional de identidad (DNI) o número de identidad de extranjero (NIE) con domicilio en la Comunidad Foral de Navarra.

Si el domicilio que figure en dichos documentos no está situado en la Comunidad Foral de Navarra, deberá acreditar la residencia en Navarra mediante certificado de empadronamiento, en el que figure que ha tenido su domicilio en la Comunidad Foral de Navarra al menos 185 días naturales en el último año, contado desde el día de finalización del plazo de presentación de solicitudes para concurrir a los ejercicios.

Para el caso de una antigüedad inferior a 185 días en el empadronamiento deberá adjuntarse documentación acreditativa de las razones familiares o profesionales que le han obligado a cambiar su residencia a la Comunidad Foral de Navarra.

b) Justificante de haber ingresado en la cuenta de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra la tasa correspondiente por derechos de presentación al examen de competencia profesional, establecida en la Ley Foral 7/2001, de 27 de marzo, de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y de sus Organismos Autónomos, por cada una de las modalidades de certificado que se desee obtener.

3. En el caso de que la solicitud se realice por Internet, dicha documentación se remitirá al Servicio de Transportes (calle Alhóndiga 1, 2.ª planta, 31002 Pamplona) o se presentará en cualquiera de los Registros y oficinas enunciados en el apartado 1 de esta Base. En otro caso, se adjuntará dicha documentación a la solicitud.

**Cuarta.–Plazo de presentación.**

Las solicitudes deberán presentarse del 18 de febrero al 9 de marzo de 2016 (hasta las 14:30 horas).

**Quinta.–Listas de admitidos y excluidos.**

1. Expirado el plazo para la presentación de solicitudes, la lista provisional de aspirantes admitidos y excluidos se publicará el día 14 de marzo de 2016 en el Portal del Gobierno de Navarra en Internet, [www.navarra.es](http://www.navarra.es), en el apartado “Trámites”, “Competencia”, así como en el tablón de anuncios de las oficinas del Servicio de Transportes (calle Alhóndiga 1, 2.ª planta, de Pamplona).

2. Los aspirantes excluidos podrán formular reclamaciones y subsanar, en su caso, los defectos en que pudieran haber incurrido, hasta el día 31 de marzo de 2016.

La lista definitiva de aspirantes admitidos y excluidos se hará pública el día 5 de abril de 2016, de igual forma que la provisional.

**(...) Séptima.–Pruebas.**

1. Los aspirantes deberán presentarse a la realización de las pruebas provistos del documento nacional de identidad (DNI), del número de identidad de extranjero (NIE) u otro documento que acredite fidedignamente su identidad, a criterio del Tribunal. Su falta dará lugar a la no admisión del aspirante a la realización dichas pruebas.

2. Las pruebas para la obtención del certificado de competencia profesional versarán sobre el contenido del Anexo B de la Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional, (publicada en el Boletín Oficial del Estado del 11 de junio de 1999), modificado por el Anexo I del Reglamento (CE) número 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea de 14 de noviembre de 2009).

3. Los ejercicios constarán de dos partes: La primera parte consistirá en contestar a 100 preguntas tipo “test”, cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, sobre el contenido de las materias del programa que corresponda.

La segunda parte consistirá en resolver, mediante cálculo matemático o una explicación escrita, seis supuestos prácticos que requieran la aplicación de las materias del programa a casos concretos.

4. El tiempo para la realización de cada una de las partes de las que consta el ejercicio será de dos horas.

**Octava.–Calificación de los ejercicios.**

1. Los ejercicios se calificarán de 0 a 10 puntos, de acuerdo con las siguientes reglas de valoración:

En la primera parte, las preguntas tipo “test” correcta o erróneamente contestadas se valorarán con 0,04 y -0,02 puntos cada una, respectivamente. Las preguntas no contestadas o que contengan más de una respuesta no puntuarán positiva ni negativamente.

En la segunda parte, la contestación a cada supuesto práctico se valorará entre 0 y 1 punto.

2. Para aprobar el ejercicio será necesario obtener una puntuación igual o superior a 2 en la primera parte, y a 3 en la segunda, y que la suma de las puntuaciones obtenidas en ambas partes sea igual o superior a 6.

**Novena. Fecha y lugar de celebración de las pruebas.**

1. Las pruebas para la obtención del certificado de competencia profesional en la modalidad de transporte de mercancías por carretera se realizarán en el Aulario de la Universidad Pública de Navarra, Campus Arrosadía, s/n, el día 9 de abril de 2016, sábado, con el siguiente horario:

Primera parte: 9:00 horas.  
Segunda parte: 11:30 horas.

2. Las pruebas para la obtención del certificado de competencia profesional en la modalidad de transporte de viajeros por carretera se realizarán en el Aulario de la UNED, Ctra. El Sadar, s/n, el día 9 de abril de 2016, sábado, con el siguiente horario:

Primera parte: 16:15 horas.  
Segunda parte: 18:15 horas.

**Décima.–Relación de aprobados.**

Terminada la calificación de los ejercicios, el Tribunal hará pública la relación provisional de aprobados en el tablón de anuncios de las oficinas del Servicio de Transportes (calle Alhóndiga 1, 2.ª planta, de Pamplona) y en el Portal del Gobierno de Navarra en Internet, [www.navarra.es](http://www.navarra.es), en el apartado “Trámites”, “Competencia”, informando también del plazo para la revisión de las pruebas y presentación de alegaciones.

➤ *Segue en el próximo número*

**Conferencia****Movilidad urbana sostenible**

*Título: III Conferencia Europea sobre planes de movilidad urbana sostenible, SUMP 2016*

*Cuándo: 12-13 de abril de 2016*  
*Dónde: Bremen, Alemania*

La ciudad germana de Bremen albergará, organizado por Eltis, el mayor evento de este año relacionado con la movilidad sostenible y los planes de urbanismo, una necesaria simbiosis sobre la que aportarán sus conocimientos unos 300 delegados procedentes de toda Europa, con la comisaria Victoria Bulc a la cabeza.

**Jornada****Revolución en larga distancia**

*Título: Autobuses y Autocares, larga distancia e innovación*

*Cuándo: 3 de marzo de 2016*

*Dónde: Bellvue Museum, Bruselas*  
*Organiza: IRU*

El transporte de viajeros está viviendo una revolución en muchos Estados miembros de la UE, y también en el resto del mundo, hacia la liberación del regular de larga distancia y emergiendo de actores innovadores. Por eso, IRU organiza en Bruselas un Forum con la intención de conocer todas estas corrientes.

**Congreso****ITS a nivel nacional**

*Título: 'XVI Congreso español de Sistemas Inteligentes de Transporte'*

*Cuándo: 17 al 19 de mayo de 2016*

*Dónde: Madrid*  
*Organiza: ITS España*

El XVI Congreso Español sobre Sistemas Inteligentes de Transporte organizado por ITS España se acerca cada vez más, por lo que la organización realiza la llamada a comunicaciones con las áreas temáticas sobre las que versarán las sesiones. Los interesados deben hacer llegar sus comunicaciones antes del 12 de febrero.

**Jornadas****Movilidad y transporte**

*Título: 'VII Jornadas sobre ITS en Cataluña'*

*Cuándo: 3 de febrero de 2016*

*Dónde: Hotel Barceló Sants (Barcelona)*

ITS España es el organizador de estas Jornadas con la colaboración de la Generalitat de Cataluña, el Servei Català de Trànsit y el Ayuntamiento de Barcelona. El encuentro incluye ponencias sobre la eliminación del pago en efectivo en el transporte público, y las nuevas fuentes de información sobre movilidad.

**Guía****Guía Michelin Italia 2016**

*Título: 'Guía Michelin Italia 2016'*

*Edita: Michelin*

*Páginas: 350*  
*Precio: 24 euros*

Michelin ha presentado la 61ª edición de la guía MICHELIN Italia, que recoge 334 restaurantes con estrella. En esta ocasión, todos los restaurantes de tres estrellas del año anterior mantienen la distinción. La selección incluye dos nuevos restaurantes de dos estrellas: Casa Perbellini, situada en Verona y Gourmetstube Einhorn, en Múscles.



# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

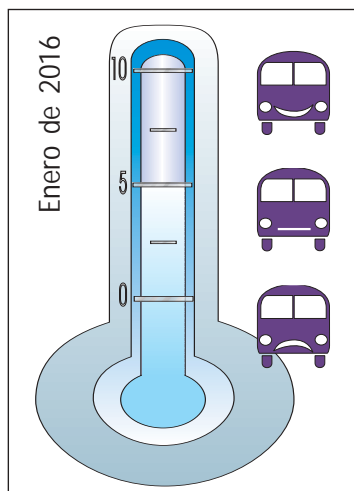
## Nexopublic

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 financieros.

## 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

#### La eterna discusión

Es evidente que el precio del combustible es, en las últimas semanas, mucho más asequible que hace unos meses. Pero también lo es que la cotización del petróleo ha caído en una proporción mucho mayor. Hace algunas semanas, publicábamos una entrevista con el director de AOP, en la que trataba de explicar las razones por las que la evolución no es directamente proporcional entre ambos precios. Sin embargo, los días pasan y la sociedad en su conjunto no consigue entender esos argumentos.



## PREVISIONES

COYUNTURA / El precio del combustible mantiene su línea descendente

# El año comienza en los mismos términos que acabó el anterior

Los primeros días de 2016 no han sido muy diferentes a los últimos de 2015. Los indicadores sectoriales reflejan una evolución positiva de los viajeros, un mercado al alza

en cuanto a matriculaciones y un combustible muy asequible, lo que sumado a la buena marcha del Turismo y a la apertura de concursos urbanos, llama al optimismo.

## INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

### PRECIO DEL GASÓLEO

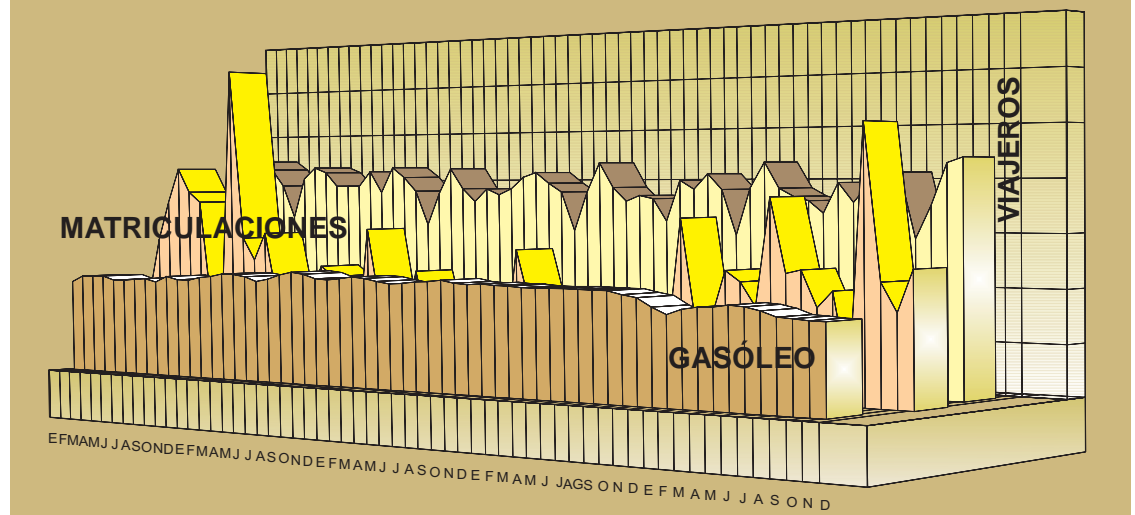
Con el petróleo por debajo de los 30 dólares, 10 menos que hace un mes, la situación es propicia.

### FLUJO DE VIAJEROS

Noviembre registró los mejores acumulados del año, con todos los segmentos en franca mejoría.

### MATRICULACIONES

El cierre del ejercicio confirma la excelente tendencia anual, con un mercado creciendo casi al 50%.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Director general de Allison



David Graziosi

Allison Transmission Holdings Inc. acaba de hacer público que Graziosi, actual director financiero de la compañía, ha sido ascendido a director general, cargo que empezará a desempeñar de forma inmediata de forma adicional a sus funciones actuales. Lleva en la empresa desde 2007.

### ▼ Descenso

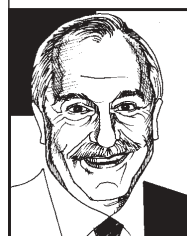
#### El fantasma del 'céntimo'



Cristóbal Montoro

La Hacienda pública va a tener que seguir enfrentándose al 'céntimo' sanitario. Después de negarlo y de tener que acatar la sentencia comunitaria, y de devolver tarde el importe cobrado de manera ilegal, ahora debe hacer frente a la posible responsabilidad patrimonial del Estado, según el Supremo.

### En Ruta



#### Magnitudes del interurbano (III)

Manuel Panadero

EL CONJUNTO DE LAS CONCESIONES de titularidad estatal, tras las reducciones de concesiones por traspaso o segregación a las CC.AA, supone hoy oficialmente una facturación global de unos 350 millones de euros y mueve unos 30 millones de pasajeros al año.

Consecuentemente, las aproximadamente 1.300 concesiones competencia de las CC.AA. habrían facturado en 2014 unos 1.550 millones de euros y habrían movido unos 620 millones de pasajeros anuales.

De acuerdo a las cifras anteriores, las concesiones competencia del Ministerio de Fomento representan sobre el 6,5% del número de concesiones y mueven el 4,6% de los pasajeros transportados por este medio, facturando el 18,5% del total del sector 'concesional', dados sus mayores recorridos medios. El sector 'concesional' vendría a representar más del 59% del total de la facturación del Sector y las concesiones del Ministerio sobre el 11%.

De ello se deduce que los pliegos que regulen la licitación de las concesiones del Ministerio van a condicionar directamente un 11% del total de la facturación del Sector, pero también de forma indirecta, a través de un efecto seguimiento, ese otro 48% del mercado concesional de las CC.AA, con lo que de una forma determinante condicionarán como el 59% de la facturación del Sector; sobre esa base y el propio funcionamiento del sector discrecional y regular especializado, van a influir en el resto de la facturación del Sector.

Manuel Panadero, ex-director general de Transporte Terrestre, en el Congreso de Atuc. Cáceres, 2 de octubre.

**Date de alta en Nexobus.com**  
 Diario online del Transporte  
 ...y recíbelo cada mañana en tu email  
 Información actualizada a diario y nuevas secciones con más contenido