

## Los carroceros nacionales se apuntan a la electricidad

La actividad carrocera nacional vivió un ejercicio 2018 al alza, consolidando la tendencia registrada el año anterior. Y coinciden al señalar que 2019 será un año estable o de cierta mejoría.

### Protagonistas



Violeta Bulc

La comisaria europea de Transportes se pone de lado del Sector nacional y confía en su apoyo. / Pág. 2



Rafael Barbadillo

La I edición del Summit de Confibus fue un rotundo éxito, a juicio de los más de 200 asistentes. / Pág. 3



Marcus Gossen

El año 2018 ha sido muy positivo para la filial de MAN, que acaba de presentar sus resultados. / Pág. 18



David Moneo

Motortec ha cerrado sus puertas con excelentes cifras, tanto de asistencia como de satisfacción global. / Pág. 52

Pero el Especial Carroceros NEXOBUS, en el que reunimos la opinión de todas las empresas y de toda su oferta de producto, también ha dejado otra coincidencia entre sus respuestas, como es la apuesta por el vehículo eléctrico a largo plazo y futuro, la predisposición a firmar alianzas con otros carroceros en caso de que se den las condiciones, y la falta de planes concretos en cuanto al desarrollo de vehículos integrales. Parece que son muchas las voces que entienden que no sería posible seguir adelante sin una transformación hacia la corriente eléctrica, que se plasma como la alternativa más común para el ámbito urbano y suburbano. Muchos son los que ya han iniciado ese camino. **Dossier / Pág. 21**



## El Summit mira al futuro

La dedicación que todo el equipo de Confibus ha prestado, durante los últimos meses, a la preparación de este I Confibus Summit quedó reflejada en su celebración, la cual tuvo lugar el pasado día 27 de marzo en el Colegio de

Arquitectos de Madrid con más de 200 asistentes. Un foro novedoso que puso sobre la mesa distintas soluciones a los retos de digitalización y multimodalidad a los que se enfrentará el Sector a corto y medio plazo. **Dossier / Pág. 48**

NEXOBUS celebra sus 200 ediciones en papel con una Cena de Gala

## Protagonismo para el Sector

El Grupo NEXO ha congregado en Madrid a los Protagonistas del Transporte de Viajeros por Carretera en España, con motivo de la Cena de Gala de Presentación de la Edición Especial NEXOBÚS nº 200. El céntrico Hotel Mayorazgo, en plena Gran Vía madrileña, acogió un centenar de los 'primeros espadas' de la Administración central, Organizaciones empresariales nacionales y autonómicas, fabricantes de vehículos de transporte de pasajeros, carroceros, industria auxiliar y empresarios del Sector. Durante el evento ha tenido lugar un reconocimiento público a los Protagonistas sectoriales de las dos últimas décadas. **Memoria / Pág. 26-38**



La AEEPP concede su máximo reconocimiento

## Galardón a la Trayectoria Empresarial al Grupo NEXO

Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz Rodrigo recibieron el martes 5 de marzo, en un multitudinario homenaje celebrado en el auditorio de la Real Casa de la Moneda, el máximo galardón que otorga la Asociación Española de Editoriales de Publicaciones Periódicas. En su alocución, De Quesada afirmó que "Nexotur lleva 22 años, semana a semana, con más de 1.000 ediciones, ayudando a vertebrar las Organizaciones empresariales y ser un 'lobby' blanco al servicio de los intereses generales". **Panorama / Pág. 54**

### Sumario

#### Anetra insiste en la liberalización

El I Congreso Nacional de la asociación dejó clara su apuesta hacia la liberalización. / Pág. 50

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Liberalización'.....	4
Panorama / Actualidad .....	5-17
Informe: 'SeguridadAlsa' .....	35
Dossier: 'Motortec' .....	52-53
Coyuntura .....	58-59
Innovación: 'Invidentes' .....	61



Autocares Irizar

Grandes mejoras tecnológicas y de consumos

6% reducción en combustible



Integral, Híbrido, Eléctrico

**Tribuna****Eliminación rápida de las emisiones contaminantes**

Violeta Bulc

**Q**UERIDOS AMIGOS Y compañeros. Lamento no poder estar hoy con todos ustedes en personas y participar en su reunión. Sin embargo, estoy presente con mi pensamiento.

En la Comisión Europea no nos hemos olvidado del sector de los autobuses y autocares. Nuestros tres paquetes de movilidad proponen reformas ambiciosas para el sector del transporte. Con el segundo paquete abordamos los problemas del mercado para la movilidad en autobús y con el tercer paquete abordamos los problemas de seguridad y medio ambientales que afectan al transporte por carretera, incluyendo autobuses y autocares.

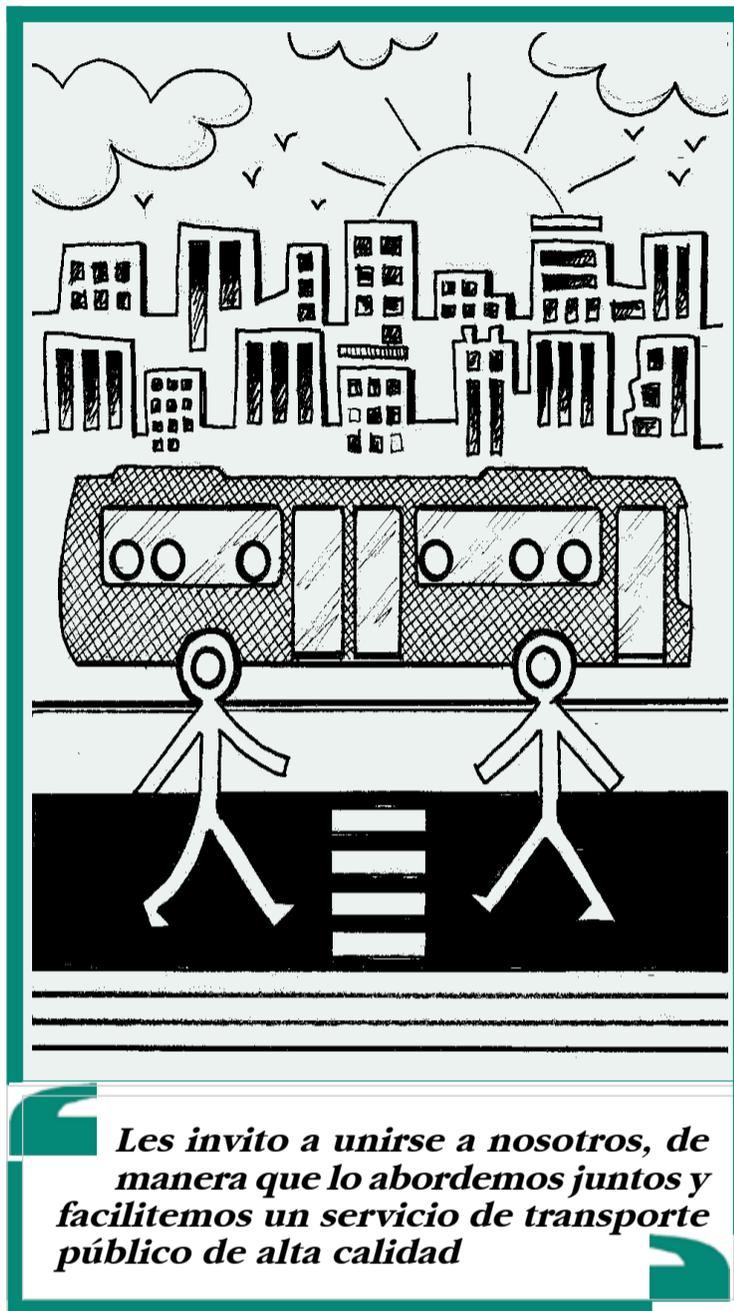
El Parlamento Europeo ha dado su apoyo a nuestra propuesta de legislación de acceso al mercado. Creemos que las enmiendas de compromiso adoptadas por el Parlamento consiguen un equilibrio adecuado entre la apertura del mercado y la protección de contratos de servicio público. Sé que ser capaces de mantener el modelo español era una preocupación para España y para Confibus. El texto del Parlamento hace posible esta protección de los contratos de servicio público con derechos exclusivos. El Consejo, o sea los Estados, no han avanzado en este asunto, pero esperamos que la próxima Presidencia finlandesa trate este asunto y logre un acuerdo para finales de 2019.

Como parte del tercer paquete de movilidad, como quizá sepan, tanto el Parlamento como el Consejo apoyaron

nuestra propuesta de revisar la Directiva sobre vehículos limpios, estableciendo objetivos nacionales mínimos para la contratación pública de vehículos limpios. Esto es particularmente relevante para los autobuses, donde la contratación pública representa el 70% del conjunto del mercado. En España, esta Directiva exigirá que al menos el 45% de los nuevos autobuses adquiridos hasta 2025 sean limpios, aumentando un 6% durante los próximos cinco años. La mitad de ellos, deberán ser autobuses con cero emisiones. Me gustaría invitarles a ser aún más ambiciosos.

Si se sienten capaces, y en línea con lo que los jóvenes vienen exigiendo en los últimos tiempos, necesitamos medidas para proteger el clima. Muchas ciudades y regiones ya tienen iniciativas ambiciosas para desplegar autobuses limpios y con cero emisiones, como la Comunidad de Madrid, Barcelona, el País Vasco, Castilla La Mancha, la Región de Murcia y Valencia. Sabemos que la transición hacia autobuses limpios supone desafíos técnicos, organizativos y financieros. Les invito a unirse a nosotros, de manera que lo abordemos juntos y facilitemos un servicio de transporte público de alta calidad, accesible, cómodo y fiable. El transporte público sigue siendo la espina dorsal de la movilidad sostenible.

Nuestro plan de acción estratégico sobre seguridad vial, también incluido en el tercer paquete de movilidad, hace un llamamiento a que



**Les invito a unirse a nosotros, de manera que lo abordemos juntos y facilitemos un servicio de transporte público de alta calidad**

todos los actores trabajen juntos en pro de un modelo basado en la seguridad. Esto implica compromisos voluntarios, que podrían incluir campañas de sensibilización sobre los cinturones de seguridad o autobuses más seguros en la contratación pública.

Permítanme darles las gracias por su colaboración en todos

estos asuntos. Es un placer saber que cuento con el compromiso permanente del sector español de autobuses y autocares en general y, muy en particular, de Confibus. Les deseo que disfruten de una cumbre muy fructífera.

**Violeta Bulc**, comisaria europea de **Transporte**, en la inauguración del Confibus Summit 2019.

**Columna****Eliminación rápida de las emisiones de carbono**

Arias Cañete

**E**L SECTOR es una pieza fundamental que vertebra la economía de la UE, proporciona millones de empleos, conecta empresas y une a las personas. La transición hacia una movilidad de cero emisiones ya ha comenzado. Podrá ir más lejos y más rápidamente para alcanzar los objetivos del acuerdo de París. El mensaje de nuestros jóvenes, que se manifiestan en las ciudades por toda Europa al respecto, es claro. Vuestro sector puede hacer una importante contribución a la transición hacia una movilidad urbana sostenible, ayudando a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire, y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos europeos.

En noviembre del año pasado, la Comisión Europea presentó su estrategia denominada 'Un planeta limpio para todos'. La visión estratégica europea a largo plazo es una economía europea próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra, para el año 2050. Esta estrategia a largo plazo, se basa en un enfoque integral, analizando todos los aspectos y sectores clave de la economía para cubrir el potencial abanico de reducciones de carbono necesarias en la UE en orden a conseguir el objetivo de París de limitar el aumento de la temperatura global muy por debajo de los dos grados centígrados.

Para el Sector del Transporte, los elementos centrales de esta estrategia, incluyen avanzar hacia vehículos de bajas y cero emisiones, promover el cambio a largo plazo hacia combustibles alternativos y de cero emisiones de carbono, mejorar la eficiencia del sistema de transporte y facilitar la toma de las decisiones sociales correctas.

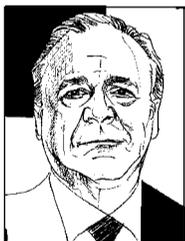
La Unión Europea ya ha adoptado instrumentos normativos específicos para hacer del transporte un sector más sostenible, incluyendo normas de comportamiento es materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros, normas de CO2 para todos los vehículos pesados, así como la revisión de la directiva de vehículos limpios para aumentar la proporción de vehículos de baja y cero emisiones propulsados por combustibles alternativos.

**Miguel Arias Cañete**, comisario europeo de **Acción por el Clima y Energía**, en la inauguración del CONFIBUS SUMMIT 2019.

**Apuntes****I Asamblea Anetra**

María José Rallo

El jueves 27 de marzo tuvo lugar la primera Asamblea Nacional de Anetra de su historia. "El congreso se celebra en un momento importante de cambio en el Sector del Transporte. Son foros de encuentro muy relevantes", inició en su discurso la secretaria general del Transporte Terrestre en España. "Todos sabemos de la relevancia del Sector en España. Es fundamental para la movilidad de base, es el modo de transporte que llega a todos los lugares y que garantiza la cohesión de toda España. Ayuda a la sostenibilidad y por ello es importante apoyarlo y seguir desarrollándolo", afirmó.

**Reconocimiento Lazcano**

Juan F. Lazcano

El Grupo NEXO ha querido agradecer la labor desempeñada por Juan Francisco Lazcano Acedo en el desarrollo del transporte de viajeros por carretera en España durante las últimas décadas. El consejero delegado del Grupo y director de NEXOBUS, Carlos Ortiz, le hizo entrega del retrato con el que se reconoce su papel protagonista en el Sector del Transporte, actualmente y desde hace ya cinco años como presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Anteriormente, fue director general de Carreteras del Ministerio de Fomento.

**Demandas Fecav**

Jose M. Chavarría

Fecav celebró el 5 de marzo su Asamblea General anual. En el acto participaron miembros de más de 50 empresas operadoras de autocares y autobuses asociadas a la Federación. En la clausura del acto, el presidente de FECAV, José María Chavarría, dirigió un discurso al consejero de Territorio y Sostenibilidad, Damià Calvet, en el que pidió mejoras en las infraestructuras para impulsar el transporte en autobús como la necesidad de los nuevos carriles bus. También destacó la necesidad de implementar un modelo estable de financiación y contratación.

## Editorial

# 200 veces gracias

**E**L TURNO DEL TRANSPORTE. Tras la cena de gala de presentación del Especial *Nexotur* nº 1.000, que reunió a lo mejor del sector turístico en un evento memorable, y la celebración del Especial *Conexo* 20 Años con una cumbre de los Protagonistas del MICE español, llega el turno al Periódico y el digitales del Transporte de Viajeros por carretera del Grupo NEXO.

NEXOBUS, como hace unos meses hizo nuestro quincenal de Mercancías, *Nexotrans*, celebró su edición nº 200 haciendo historia, la historia del Transporte de Viajeros por Carretera. La edición especial *Nexobus* 200 se dedicó a reconocer a los Protagonistas del Transporte, que se dieron cita en una nueva cena de gala celebrada en el Centro de Convenciones Hotel Mayorazgo, en plena Gran Vía madrileña. Un centenar de los primeros espadas del Transporte recibieron el homenaje a sus trayectorias en un evento irreplicable, situando a las personas en el centro de la celebración.

Y es que *Nexotrans* 200 ofrece dos centenares de razones para proyectarse hacia el futuro. Conscientes de que lo importante es el contenido, sea cual fuere el medio utilizado, el Grupo NEXO apuesta, hoy más que nunca, por la información, útil y rigurosa, como eficaz instrumento de trabajo.

El madrileño Hotel Mayorazgo fue el escenario para la celebración de las 200 ediciones impresas del mensual y de casi 5.000 ediciones del diario digital del Transporte por Carretera.

En unas ceremonias entrañables, rodeados de las principales personalidades de Sectores del Transporte de Viajeros por Carretera, *Nexobus* reúne a los Protagonistas del Sector y a las grandes personalidades del Transporte, encabezadas por Rafael Barbadillo, presidente del Consejo del Transporte y Logística de CEOE.

El Grupo NEXO acaba de cumplir 30 años de vida y la información sobre Transporte por Carretera forma parte de esta familia desde hace casi 20 años. El Sector de Viajeros fue pionero, al que muy poco después le siguió el de Mercancías.

Hoy, la credibilidad y rigor de la información que publica a diario la Plataforma de Información Digital y cada mes el Periódico en sus ediciones impresas, son referente, sin amarillismo, rumores ni cotilleos. Centrando la oferta informativa en la veracidad, la confianza de nuestras fuentes y la fidelidad de nuestros lectores.

Pero más allá de tales eventos, la realidad del Sector sigue siendo complicada. Eso sí, con una buena noticia que no hemos podido analizar por las celebraciones. El Consejo de Ministros ha aprobado el nuevo ROTT. Por fin. 'Solo' han sido necesarios cinco años para que vea la luz el Reglamento que desarrolle la LOTT, que entró en vigor allá por 2013.

Y es una buena noticia por varios motivos. El principal, que la norma era más que necesaria para el correcto funcionamiento del Sector. Por otro lado, se imponía la adecuación a nuestra ordenamiento jurídico nacional de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, dictada en febrero del pasado año, que obliga a eliminar el requisito de poseer una flota mínima inicial para acceder tanto al transporte de mercancías en vehículo pesado como en transporte de viajeros en autobús (tres camiones y cinco autobuses).

Y, la que puede ser más importante, o al menos significativa, es que el texto final incluye la modificación exigida por las organizaciones de transportistas en la nueva regulación de acceso a la actividad, para evitar una entrada desordenada de nuevos transportistas al Sector.

Por otro lado, se incluye la regulación del requisito de pérdida de honorabilidad, que implicará la suspensión de la validez de las autorizaciones de transporte durante un plazo de un año por la comisión de una única infracción muy grave o de tres infracciones graves en determinados supuestos, en función de la flota que posea la empresa transportista.

Muchas cosas han pasado, y más que sucederán, pero aquí estaremos para contarlas.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Las 200 ediciones de NEXOBUS son posibles por el apoyo de este Sector

# 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 Aliás**

REDACTORES Y COLABORADORES

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

**NEXO**  
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

☑ Lope de Vega, 13. Barrio de Las Letras 28014

Madrid Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

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

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla  
JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro  
DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Lavilla | 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)

NEXOBUS, el Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano, es una Publicación Independiente de los Intereses del Sector / © NEXOBUS 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

### Éxito para Motortec

LA FERIA INTERNACIONAL PARA la Industria de Automoción en España clausuró su 15ª edición, organizada por Ifema, con un récord de participación. Un total de 60.349 profesionales del sector de la automoción visitaron el Salón, que acogió la oferta presentada por más de 700 empresas expositoras y 1.300 marcas. Destacó en esta edición la alta asistencia de profesionales de talleres, un 50,33% del total, con un crecimiento del 8% comparado con la anterior convocatoria de 2017. Los profesionales de talleres independientes siguen siendo el grupo más numeroso (un 59%), aunque también se vieron incrementadas notablemente las visitas de profesionales de redes de talleres (18%) y de talleres de marcas oficiales (22%), así como la afluencia de talleres dedicados a vehículos industriales, un 30%.

## Personaje del Mes



Reconocimiento al presidente de Confibus que debe hacerse extensible a todo el equipo de la Confederación que ha hecho posible la I edición del Summit. Muchos meses de trabajo, de ilusión, de incertidumbre ante lo novedoso de la apuesta, de ganas de aportar algo distinto al Sector, el formato y los ponentes, los temas a abordar... Y todo ello para un éxito reconocido de manera unánime por los 200 asistentes.

## Rafael Barbadillo

*El presidente de Confibus merece el reconocimiento por el éxito del Summit, de su formato y de su contenido*



## Marcha atrás

### Aún sin Brexit

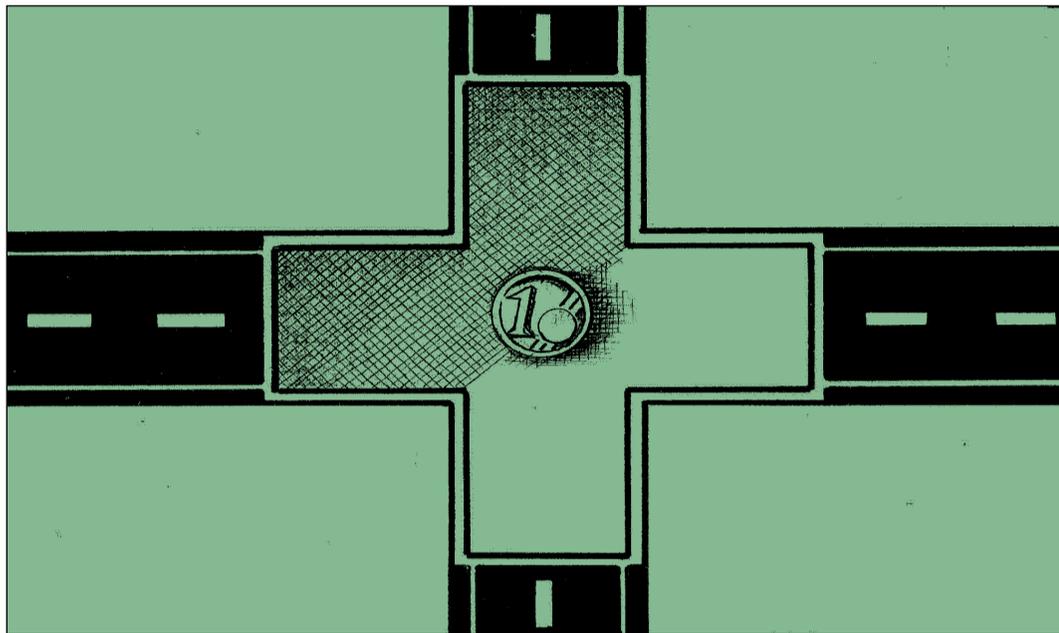
PUES LLEGÓ EL DÍA 29 DE MARZO Y... el Brexit no se ha producido. La esperada fecha, que en principio iba a suponer una disrupción en el ámbito europeo, por el abandono de la Unión Europea por parte del Reino Unido, ha llegado a su hoja del calendario sin novedades. Bueno, sin conclusiones, más bien, porque muchas han sido las negociaciones, las votaciones y los vaivenes que, en estos últimos días, ha dado la cuestión. Theresa May no ha conseguido llevar a cabo su plan, el que viene anunciando desde hace más dos años, hasta el punto de que ha puesto a disposición de la Cámara su cargo. Pero no ha sido aceptada (al menos, al cierre de esta edición), y lo que se plantea es seguir negociando e ir votando 'por partes' hasta alcanzar un acuerdo de mínimos. Pero...

**X De Frente****¿Hacia una liberalización del Sector?**

**E**L PASADO 27 DE MARZO tuvo lugar el primer Congreso Nacional de Anetra de su historia. Entre los muchos invitados, destacó la presencia de Rafael Barbadillo, presidente de Confebús, asociación con la que no comparten opinión en algunos puntos trascendentales para el devenir del transporte de viajeros por carretera en España, como es el tema de la liberalización del Sector.

Durante el evento, fue continua la defensa de una liberalización que desde Anetra, y sus asociaciones regionales de pequeñas y medianas empresas, consideran primordial para el futuro del transporte de viajeros por carretera en nuestro país.

Además, estuvieron presentes varias representantes de la Administración que dieron su punto de vista ante las últimas decisiones que han tomado y con las que la Asociación no está de acuerdo.

**Análisis****Protegiendo al usuario**

La liberalización es uno de los motivos por los que ambas asociaciones no se ponen de acuerdo. Desde Aetram ponen como ejemplo que en otros mercados de países potentes europeos se ha liberalizado el servicio de autocar (Italia, Francia, Alemania), alegando que "los viajes se han vuelto mucho más asequibles; como resultado de una mayor competencia". Sin embargo, echando un vistazo a Alemania, en cuanto a las tarifas, aunque al inicio de la liberalización se ofrecían precios muy bajos, cuando un solo actor adquiere una posición dominante se produce un alza significativa. Asimismo, en Alemania se ofrece muy poca frecuencia en poblaciones por debajo de los 200.000 habitantes y un servicio nulo o residual en poblaciones de menos de 100.000 habitantes. En España, por el contrario, con la situación actual se asegura que la práctica totalidad de localidades del país tengan servicio estable de transporte de viajeros.

En definitiva, Confebús defiende el modelo de transporte español, ya que cuenta con un mercado de competencia regulada en el que las licitaciones son abiertas a cualquier empresa de transporte de la UE. El conjunto de los 10 primeros operadores de transporte posee solo el 32% de cuota de mercado, existiendo 3.380 empresas de autobuses. Además, el sistema de licitaciones en España genera una importante reducción de las tarifas máximas, garantizando además altos estándares de calidad y seguridad.

**A favor****Liberalización condicionada**

**D**ESDE ANETRA proponen un modelo de liberalización, como ellos han llamado, "condicionada o controlada". Entre los distintos requisitos, debes ser operador



de transporte y tener una flota propia. Según la asociación, con este modelo, frente al de liberalización total que plantean en Confebús, no quedarían tantos tráficos por cubrir. Pero, Luis Ángel Pedrero afirmó que "somos realistas, hay líneas

que nunca han sido licitadas. Desde Anetra entendemos que los pliegos atentan directamente contra la competencia. Por suerte, los tribunales de la competencia nos han dado la razón tras nuestras muchas reclamaciones". Entre las líneas de trabajo de la asociación, destaca la de trasladar su propia propuesta de pliegos a las administraciones españolas.

**Luis Ángel Pedrero, presidente de Anetra.**

**En contra****Competencia regulada**

**L**A APUESTA de Confebús por mantener el modelo de transporte actual se basa en aspecto como la competencia regulada, que permite que en España las licitaciones sean



abiertas a cualquier empresa de transporte de la Unión Europea. Además, esto permite que se puedan reducir las tarifas máximas, protegiendo al usuario. "Otro argumento para mantener el modelo español lo encontramos en otros países europeos como

Francia o Alemania y los efectos que ha tenido en estos el modelo de liberalización del transporte de viajeros por carretera por el que han optado", explica el presidente de Confebús. Al inicio, los precios fueron bajos, pero en cuanto comenzaron a competir y un solo actor adquiere una posición de líder, se produce un alza significativa y se olviden de poblaciones que "no salen rentables".

**Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebús).**

# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

## De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

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

# Nexopublic

CONSULTING

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

## La Confederación estudia las relaciones laborales en el Transporte en autobús

El sector del transporte en autobús es estratégico para la economía y la sociedad española. España se cohesionan y vertebran gracias a una extensa red de conexiones en autobús de accesibilidad universal entre los más de 8.000 municipios que existen en el territorio español, así como la actividad del transporte en autobús garantiza el acceso a servicios básicos del Estado del bienestar, permite y fomenta la movilidad sostenible y contribuye de forma relevante y estratégica a la primera industria del país: el turismo.

Los servicios de transporte en autobús precisan de importante capital humano para la organización y prestación de los mismos. El Sector lo componen más de 3.300 empresas que a su vez generan más de 95.000 puestos de trabajo (más de 67.000 empleos directos y casi 28.000 indirectos), caracterizados por la estabilidad y la calidad. Las realidades territoriales y la negociación colectiva en nuestro país hacen que el Sector presente diferencias en sus relaciones laborales.

El presente estudio supone un análisis comparado, pormenorizado y detallado del resultado de la negociación colectiva en el sector del transporte en autobús en España. Para ello, Confebus se ha centrado en analizar una serie de materias y disposiciones clave en la cincuenta de convenios colectivos que



existen y se aplican al Sector en nuestro país. Algunos de los convenios están denunciados y otros no han sido modificados desde el año cuya referencia se recoge en el estudio.

Con el objetivo de realizar un análisis exhaustivo, Confebus ha consultado y recopilado todos los convenios, tratando de ordenar la información de forma precisa para poder extraer datos comparables de calidad y que permitan sacar conclusiones claras. Igualmente, se ha establecido un perfil tipo de un conductor con antigüedad de diez años en la empresa. Este les ha permitido ilustrar mejor la comparativa de un derecho básico individual, que a su

vez representa la principal partida de una empresa operadora de servicios de transporte en autobús: el salario de sus conductores.

Los resultados que se exponen son la culminación de un trabajo que ha supuesto un esfuerzo y un reto. Lo primero, por la extensa complejidad y amplia diversidad de convenios existentes a analizar. El desafío, por otro lado, ha sido poder extraer conclusiones sobre la realidad práctica del régimen jurídico-laboral del transporte en autobús a través de un estudio pionero en su campo. Estamos convencidos de que el resultado es un instrumento útil de cara al futuro de la negociación colectiva en el Sector.

## La Confederación Española de Transporte en Autobús reivindica una movilidad sostenible

La Confederación Española de Transporte en Autobús, Confebus, ha hecho públicas las propuestas que quiere hacer llegar a los partidos políticos con vistas a la celebración de las próximas elecciones generales. Son aquellas prioridades que Confebus considera imprescindibles para dar el impulso definitivo a un sector estratégico para la economía y la sociedad españolas, que garantiza la movilidad de las personas en todo el territorio nacional y contribuye al desarrollo de la principal industria española, el Turismo. En concreto, el Sector del Autobús permite la movilidad de 1.750 millones de viajeros al año, une a más de 8.000 localidades, genera 80.000 empleos directos y supone unos ingresos fiscales en torno a los 1.000 millones de euros.

### 14 prioridades

En total, se trata de 14 prioridades que llaman a fomentar la competitividad, modernizar los servicios y mejorar la calidad del transporte público por carretera. En este sentido, Confebus solicita una política integral que contemple a todos los modos de transporte de manera conjunta y equilibrada, mediante la creación de una Secretaría de Estado de Movilidad con competencias en tráfico y transporte, que sirva para impulsar la adaptación del mapa de rutas de autobús a las



nuevas necesidades y potenciar el transporte en autobús como parte de un plan contra la despoblación. Asimismo, pone el foco de atención en la necesidad de evolucionar hacia un modelo de organización de servicios de transporte público que, además de contribuir a la sostenibilidad medioambiental y económica, apueste por los máximos estándares de calidad y seguridad vial. Esto, según la patronal, pasa por impulsar el transporte público colectivo con medidas fiscales y un marco normativo de financiación que incentive su uso. La Confederación también propone desarrollar un Plan de modernización y rediseño de las

estaciones de autobuses. Además de habilitar carriles bus y plataformas reservadas para reducir las externalidades de la carretera.

Consciente de los desafíos a los que se enfrenta la sociedad, Confebus orienta sus propuestas a la consecución de un modelo de transporte más sostenible. Por ello, defiende el fomento de las flotas sostenibles con todas las tecnologías limpias que permitan garantizar los servicios de transporte de personas. La Confederación plantea como medida la reintroducción de la desgravación fiscal en el Impuesto de Sociedades por la adquisición de vehículos industriales más ecológicos y eficientes.



## Confebus se adhiere a la IRU con el objetivo de impulsar el Sector

La Confederación Española de Transporte en Autobús ha decidido incorporarse a la Unión Internacional de Transporte por Carretera con la misión de impulsar el crecimiento y el progreso de los operadores.

La colaboración entre ambas entidades forma parte del reto que continúa manteniendo la Confederación, que sigue apostando por la innovación en el transporte en España y por crear sinergias en beneficio del sector también en otras fronteras. Tras la entrada como miembro asociado, Confebus podrá tomar parte en las comisiones y gru-

pos de expertos. De hecho, ya está colaborando activamente en lo referente a los Paquetes de Movilidad de la Unión Europea y en un grupo de trabajo sobre digitalización en el sector del transporte por carretera.

"Es un honor formar parte de la IRU" ha señalado el presidente de Confebus, Rafael Barbadillo, que insiste en que van a trabajar estrechamente en todo lo relacionado con el autobús. Ha finalizado insistiendo en que "su lema es 'dando forma al futuro del transporte por carretera' y Confebus no puede quedarse fuera de esa proyección".



## Las conductoras aumentan más de un 70% desde 2014

En los últimos cinco años, el número de licencias para conducir autobuses ha aumentado más de un 70% entre las mujeres según la DGT. Según un estudio de la Comisión Europea, el 22% de los trabajadores del Sector transportes en toda la Unión Europea son mujeres. En el caso de España, el porcentaje baja al 19,34%. Sin embargo, es un dato positivo si tenemos en cuenta el tradicional peso mayoritario de los hombres en este Sector.

Afortunadamente, el papel de la mujer trabajadora en el Sector del transporte en autobús ha evolucionado positivamente en España durante la última década. Según Eurostat, España tiene 174.200 trabajadores en el transporte de viajeros por carretera, de los cuales 33.690 son trabajadoras del transporte en autobús. Así, en 2017, las mujeres con permiso para conducir un autobús en Espa-

ña ascendían a 17.700. La Confederación Española de Transporte en Autobús sigue trabajando para que el sector sea más igualitario en España y se garanticen los derechos profesionales, así como la seguridad de todas las mujeres que lo utilizan como medio de transporte. De hecho, se creó la campaña #PT4ME: por un transporte público para todos, a la cual se unió Confebus. El objetivo de esta medida es promover la seguridad y las oportunidades para las mujeres en el transporte público.

"Aunque aún queda mucho recorrido por hacer, la mujer está cobrando un papel cada vez más relevante en el Sector. El número de conductoras ha crecido durante la última década, pero aún son muchos los que se sorprenden cuando ven a una mujer frente al volante", ha afirmado el presidente de Confebus, Rafael Barbadillo.

## “Entrevista



**Sergio de Rico Herrero es ingeniero Industrial especializado en mecánica por la Universidad Carlos III de Madrid, y técnico sanitario. Trabajó durante siete años en Ingeciber y desde el año 2010 es CEO en Innovation & Safety SL.**

**E**L E-RESCUE SE trata de un innovador sistema habilitado en los asientos de autobús para facilitar el rescate de pasajeros en caso de accidente. Este producto, pionero en el mercado, posibilita a los profesionales del rescate inmovilizar al ocupante contra su butaca y liberar el asiento completo para trasladar de esta manera al conjunto "paciente-butaca" hasta llegar a la atención médica de la forma más segura y rápida posible.

### ■ ¿Cómo podría definir brevemente el sistema e-Rescue?

● E-Rescue es un sistema de seguridad que convierte cualquier butaca en un "asiento salvavidas" que facilita el rescate de los pasajeros tras un accidente de autocar. El e-Rescue es el pionero en el nuevo campo de la Seguridad Post-Accidente. El sistema consta de varios elementos:

-El primero es un mecanismo de anclaje y desanclaje rápido, que se instala entre la butaca original y su bastidor.

-Adicionalmente, debajo de cada butaca se esconde un kit compuesto de un collarín cervical multi-talla y un arnés de inmovilización.

De esta forma, los equipos de emergencia tienen disponible *in situ* todo lo que necesitan para rescatar a los accidentados: con el collarín protegen las cervicales del paciente y con el arnés lo inmovilizan contra el respaldo de su asiento; después, se acciona el mecanismo para liberar la butaca de su bastidor y así se extrae al paciente inmovilizado contra su butaca y se utiliza ésta a modo de camilla primaria. Adicionalmente, cuando más butacas se retiran del vehículo (con o sin paciente), más espacio se genera en su interior y mejor trabajan los equipos de emergencia.

### ■ ¿Cuáles son las ventajas y los beneficios de este sistema?

● Gracias al e-Rescue, los equipos de emergencia disponen *in situ*, y desde el primer momento tras el accidente, de todo el material necesario para rescatar a todos los ocupantes de un autocar siniestrado. Esto, unido a la posibilidad de sacar las butacas y generar espacio en el interior del vehículo, es la clave para cambiar radicalmente la situación tras un accidente: los estudios, los ensayos y los simulacros realizados han demostrado que el sistema e-Rescue reduce en un 70% el tiempo de rescate de los accidentados (de un tiempo me-

dio actual de más de dos horas se reduce a 30 minutos). Como el tiempo de rescate es vital para la supervivencia de los heridos, una reducción tan drástica garantiza su hospitalización antes de que transcurra la 'hora de oro', y eso reduce un 50% el número de muertos y de heridos graves. Una innovación así es un "valor diferenciador en seguridad" que mejora cada eslabón de la cadena:

-Para el fabricante de butacas: sus butacas estándar se convierten en asientos salvavidas.

-Para el carrocerero: sus vehículos cuentan con un mayor nivel de seguridad que comprende un sistema de Seguridad Post-Accidente.

-Para el transportista: ofrece un servicio con la mayor seguridad posible, mejora su imagen corporativa, consigue un descuento en la prima del seguro del vehículo (la compañía AXA ofrece una reducción del 5% en la prima de los vehículos equipados con e-Rescue) y consigue una mejor puntuación en las licitaciones para las líneas de transporte (se valora por el Ministerio de Fomento, por la Comunidades Autónomas y los Consorcios de Transportes).

### ■ ¿Qué grado de implantación tienen en el Sector del transporte de viajeros?

● Actualmente hay 12 autocares que incorporan el sistema: dos vehículos de Alsa y los 10 que le dan servicio a los empleados de Petronor.

### ■ ¿Con qué empresas trabajan?

● Ya nos conocen los principa-

**"Gracias al e-Rescue, los equipos de emergencia disponen *in situ* y desde el primer momento tras el accidente, de todo el material necesario para rescatar a todos los ocupantes de un autobús siniestrado"**

les transportistas del país, pero nuestras relaciones y nuestro grado de cooperación son confidenciales.

### ■ ¿Se puede instalar en un vehículo ya terminado? ¿En cuánto tiempo?

● Actualmente la instalación

solo se realiza en autocares ya matriculados. El tiempo de preparación es de menos de un mes entre el pedido y la instalación. La instalación se realiza en un día y al día siguiente se pasa la ITV que homologa la reforma de importancia acometida, y el vehículo está listo para circular por el mundo entero.

También se está trabajando intensamente para introducir el sistema en la cadena de fabricación y que este sea un extra más que directamente equipado de origen. Pero esta vía de comercialización indirecta tardará unos cuantos meses en estar disponible, seguramente a partir de 2020.

### ■ ¿Es válido para todos los viajeros, incluidos los niños?

● El sistema se instala en todas las butacas de pasajeros del autocar. Siempre se realizan instalaciones completas. La seguridad es un derecho universal y no puede haber diferencias entre los clientes (la historia del 'Titanic' no se puede volver a producir). Nos hemos esforzado mucho desde el principio con un objetivo claro: el sistema e-Rescue es universal y permite rescatar a cualquier persona, sea cual sea su edad, estatura o complejión física. Por tanto, es válido para niños, mujeres, hombres, mujeres embarazadas, personas obesas...

### ■ ¿Cuál es el proceso de comercialización? ¿A qué empresas le ofrecen el sistema?

● Hoy en día, solo existe la venta directa al transportista, pues el sistema se instala en vehículos ya matriculados. Pero estamos trabajando también con los butaqueros y con los carroceros para que el e-Rescue se instale de serie.

### ■ ¿Ha despertado interés en el mercado a nivel internacional?

● Si, ya hay transportistas internacionales interesados con los que estamos conversando. Por otro lado, acabamos de ganar una importante subvención de la Comisión Europea (H2020) para llevar a gran escala al mercado los avances tecnológicos. Por tanto, ahora contamos con los medios adecuados y con todo el respaldo a más alto nivel institucional para hacer de e-Rescue un nuevo estándar en seguridad. Nuestra ambición comercial tiene una escala global... ahora que se avecina un cambio también en el campo de la seguridad, es el momento de que las empresas se posicionen, tienen que elegir entre ser un pionero en seguridad o ser un seguidor que llega tarde cuando se le presenta una oportunidad.

# El e-Rescue convierte cualquier butaca en un asiento salvavidas

**Nos hemos esforzado mucho desde el principio con un objetivo claro: el sistema e-Rescue es universal y permite rescatar a cualquier persona, sea cual sea su edad, estatura o complejión física.**

## ➔ Estrategia

### Un servicio completo

**D**ESPUÉS DE REALIZAR una instalación, se forma al personal de la empresa para que conozcan el sistema que llevan a bordo. Además, se identifican los vehículos equipados con e-Rescue mediante pegatinas externas que tienen un código BIDI que permite enlazar con un video que informa sobre la utilización del sistema. Por otro lado, hemos creado la e-Rescue Academy para satisfacer la necesidad formativa en la utilización de los Sistema de Seguridad Post-Accidente. Contantemente estamos organizando cursos de formación para personal sanitarios, bomberos, guardia civil, policías... También estamos organizando simulacros de rescate en autocares. En breve realizaremos y *roadshow* internacional realizando simulacros en varios países europeos.





## FlixBus negocia para adquirir los servicios de Eurolines

Los operadores de movilidad internacional FlixBus y Transdev Group están iniciando negociaciones exclusivas para la adquisición del servicio de autocares de larga distancia Eurolines. Ambas partes iniciarán consultas con los respectivos comités de empresa en relación con este traspaso.

Actualmente, Eurolines tiene operaciones en Francia, España, Países Bajos, Bélgica y República Checa, con una red de autobuses con presencia en 25 países. Eurolines también opera bajo la marca isilines en Francia. Pablo Pastega, director general de FlixBus en España y Portugal, afirmó que "esta adquisición reforzaría nuestra posición como líder del mercado en Francia y nos permitiría ampliar aún más nuestro alcance europeo mediante la integración de las re-

des de rutas de larga distancia Eurolines e isilines. Con esta integración, FlixBus tendría una oferta aún más completa y diversa para atraer aún más pasajeros. Queremos ser la opción número uno para los viajeros de toda Europa".

Por su parte, el director general del Grupo Transdev, Thierry Mallet, declaró que "la decisión de entablar negociaciones exclusivas con FlixBus sobre la posible desinversión de Eurolines está en consonancia con el plan estratégico de Transdev. Nos permitiría centrar nuestros recursos en el núcleo de nuestro negocio, el transporte público y los servicios de transporte B2B, combinando el rendimiento al mejor coste, la innovación tecnológica y digital, especialmente para mejorar la experiencia del cliente".

## EMT cierra 2018 con un beneficio de 2,5 millones, corroborando su salud financiera

EMT ha cerrado 2018, por quinto año consecutivo, con beneficios. Además, ha mejorado su solvencia, su patrimonio neto y ha reducido su deuda. El Consejo de Administración de EMT ha aprobado la cuenta de Ganancias y Pérdidas del pasado ejercicio que recoge un resultado positivo de 2,55 millones de euros. EMT es actualmente una empresa saneada, recapitalizada y solvente.

En concreto, los gastos financieros del ejercicio 2018 han disminuido en 0,4 millones de euros con respecto al ejercicio anterior, la ratio de solvencia se ha incrementado del 2,64 al 4,09; la deuda se ha reducido de 51,73 millones a 29,64; y el patrimonio neto ha crecido hasta los 271 millones, continuando la evolución positiva de las cuentas de la empresa municipal en los últimos años. Respecto a 2013, la deuda de EMT se ha reducido a una quinta parte y ha duplicado su ratio de solvencia.

Este resultado positivo tiene como base un incremento del 4,3% en la cifra de negocio de EMT, aumento motivado, fundamentalmente, por los mayores ingresos obtenidos en la prestación del servicio de transporte mediante autobús que han crecido un 3,4%. La mejoría de la cuenta de ingresos



es generalizada en otras actividades que desarrolla EMT como la gestión de aparcamientos públicos y otros servicios de movilidad (entre los que se incluye el Teleférico) que crecen un 24,8 y un 39,7% respectivamente. Los ingresos totales han ascendido, en 2018, a 600,26 millones de euros, cifra un 6% superior a la registrada en el año precedente. Los gastos han aumentado en idéntica proporción como consecuencia, principalmente, de los gastos de aprovisionamiento (ya que los precios del combustible han crecido y se han realizado más kilómetros que en 2017) y de personal (para la adecuación de la plantilla a las necesidades y niveles de presta-

ción de los servicios prestados por EMT, así como por la consolidación del personal subrogado de las nuevas líneas de negocio de la empresa).

Durante el pasado ejercicio, EMT ha continuado el proceso de incremento generalizado de oferta de transporte y la renovación de la flota de autobuses con la adquisición de 244 nuevos vehículos; destaca, asimismo, la consolidación de la actividad de Bicimad. En materia de aparcamientos, en 2018 EMT ha asumido la gestión de dos nuevos aparcamientos (Plaza Mayor y Estadio Metropolitano). En el pasado ejercicio, además, EMT ha asumido la gestión del Teleférico de Madrid.



# El mejor de su clase.

### EL NUEVO TOURLINER. UN AUTOCAR PARA SORPRENDER.

Como compañero natural de la familia NEOPLAN, el nuevo Tourliner resulta asombroso desde el primer vistazo. Su fascinante diseño, el interior más moderno y un equipamiento de Infotainment completamente nuevo invitan al pasajero a disfrutar y a sentirse como en casa. Con todas sus novedades y sofisticaciones, este vehículo es un auténtico líder de ventas.

Deje que le impresione en internet en [www.neoplan.de](http://www.neoplan.de)

**NEOPLAN**



## UITPha lanzado un Manifiesto de la Movilidad Europea

A medida que se acercan las elecciones de la UE, la UITP está pidiendo a todos los encargados de tomar decisiones que pongan la movilidad en la cima de su agenda para los próximos cinco años. La UITP espera que los eurodiputados con la movilidad en sus mentes se suscriban a su nuevo Manifiesto. Más de dos millones de personas en Europa están empleadas directamente en el sector del transporte público. El transporte público desempeña un papel importante en la vida de las ciudades y también es un factor clave en la lucha contra el cambio climático.

La UITP, que representa a más de 450 operadores y autoridades de transporte público en la UE, alentará a los nuevos responsables de la toma de decisiones de la UE a garantizar que la movilidad esté por encima de toda nueva política relevante de la UE. Junto al transporte público, muchos otros campos de la legislación, como la digitalización, los asuntos sociales o la automatización, tienen un

impacto en el transporte público y en la movilidad urbana.

"Es hora de que los responsables de la toma de decisiones hagan de la movilidad urbana una prioridad clave para lograr las ambiciones de la UE en términos de: inclusión, innovación, empleo, aire puro y lucha contra el cambio climático. ha comentado el director Senior de la UITP Europa, Thomas Avanzata.

### Estabilidad regulatoria

Para mantener la seguridad jurídica y la estabilidad regulatoria en el sector del Transporte público, la UITP aboga por garantizar un marco legal a medida. Están surgiendo nuevas formas de movilidad, y el transporte público sigue siendo la columna vertebral indiscutible de cualquier solución de transporte multimodal. La UITP también pide a la Unión Europea que refuerce la inversión futura y la financiación de la investigación para todas las formas, tanto de movilidad urbana como local.

## Daimler ha mostrado en el Bus2Bus los servicios más innovadores de su cartera

En la feria Bus2Bus en Berlín, que se celebró entre el 19 y el 21 de marzo, Daimler Buses presentó aspectos destacados de su amplia cartera. El Mercedes-Benz Safety Coach Turismo sirvió para demostrar la tecnología de seguridad para autobuses de turismo. Mientras tanto, el Setra TopClass S 531 DT de dos pisos mostrará la síntesis de diseño, economía, comodidad y seguridad. Y, finalmente, la marca de servicios Omniplus usará su portal Omniplus On para demostrar las posibilidades multifacéticas que la digitalización y sus últimos servicios pueden ofrecer.

El Mercedes-Benz Safety Coach Turismo es el autocar más vendido en Europa y está hecho a medida para viajes en clase ejecutiva: combina rentabilidad, seguridad y comodidad. El Turismo M/2 de 13,1 metros de largo se ha configurado para el nuevo peso bruto vehicular admisible en la Unión Europea de hasta 19,5 toneladas para vehículos de dos ejes. Este modelo de autocar incorpora dos novedades de seguridad para el segmento de autocares de alto nivel de la marca: Active Brake Assist 4 con detección de peatones y Sideguard Assist. Y también cuenta con todos los otros sistemas de seguridad disponibles actualmente, que se suman al resto de ventajas del Turismo, por lo que desde la marca afirman que "ningún otro autocar premium es más seguro".



Por otro lado, el Active Brake Assist 4 con detección de peatones (ABA 4), es un desarrollo lógico adicional del predecesor ABA 3: mientras que ABA3 iniciaba automáticamente una aplicación completa de los frenos si hubiera riesgo de colisión con obstáculos detenidos u otros vehículos, el ABA 4 ahora también puede aplicar los frenos en respuesta a los peatones. Otra novedad en el Turismo es el Sideguard Assist para el punto ciego. Al hacer un giro, Sideguard Assist advierte de la presencia de ciclistas, peatones u otros obstáculos en la zona de giro. Además, fuera de la ciudad, el sistema proporciona asistencia en el lado del copiloto al cambiar de carril.

Los pasajeros pueden disfrutar de los DVD que se muestran en tres monitores de 19 pulgadas. Además, todos los pasajeros pueden configurar el entretenimiento según lo deseen en sus propios dispositivos. El control

central para esto es el Coach Media Assist 4 con detección de peatones (ABA 4), es un desarrollo lógico adicional del predecesor ABA 3: mientras que ABA3 iniciaba automáticamente una aplicación completa de los frenos si hubiera riesgo de colisión con obstáculos detenidos u otros vehículos, el ABA 4 ahora también puede aplicar los frenos en respuesta a los peatones. Otra novedad en el Turismo es el Sideguard Assist para el punto ciego. Al hacer un giro, Sideguard Assist advierte de la presencia de ciclistas, peatones u otros obstáculos en la zona de giro. Además, fuera de la ciudad, el sistema proporciona asistencia en el lado del copiloto al cambiar de carril.

La aerodinámica del Turismo, con un coeficiente de resistencia del aire de  $C_d = 0.33$ , ofrece una gran reducción en el consumo de combustible. Esto también se ve favorecido por el descenso automático de la estructura a velocidades de autopista.

## Iveco entrega los primeros 25 autobuses híbridos de Heuliez a AMB de la gama GX

Iveco ha entregado las primeras 25 unidades de los 44 autobuses híbridos, de las marcas Iveco Bus y Heuliez, adjudicados por AMB (Área Metropolitana de Barcelona). Se trata de los autobuses Heuliez de la gama GX Hybrid correspondientes al grupo Baixbus; con seis unidades articuladas de 18 metros para Rosanbus, 14 articulados de 18 metros para Mohn y cinco en tipología estándar de 12 metros para Oliveras. Los actos de entrega de los nuevos autobuses híbridos se celebraron los días 21 de enero (Hospitalet de Llobregat), 22 de enero (Castelldefels), 23 de enero (Gavá), 28 de enero (Sant Boi de Llobregat) y 29 de enero (Viladecans); y contaron con la presencia de representantes tanto de los ayuntamientos locales, como de AMB, de las empresas concesionarias del Grupo Baixbus y de Iveco.

La gama Heuliez GX Hybrid ofrece diferentes configuraciones, con carrocerías estándar o articuladas entre 12 y 18 metros, que permiten el transporte de entre 110 y 170 pasajeros. Su sistema de propulsión híbrido en serie consta de un motor de combustión Tector 7 Euro 6, con 210 kW; y un motor eléctrico de 195 kW, con un gene-



rador integrado de 145kW, en el caso del modelo GX337, de 12 metros; y de 200 kW, con un generador de 200 kW, en el GX 437, de 18 metros. Ambos cuentan con función Arrive & Go (Stop & Start ampliado) y frenada regenerativa. El motor diésel dispone de la tecnología Euro 6 más eficiente, con el innovador sistema de post-tratamiento de gases HI-SCR (exclusivo de Iveco), catalizador de oxidación, filtro de partículas, reducción catalítica selectiva de NOx mediante urea y limpieza del catalizador.

### Flotas más sostenibles

Con esta adquisición, AMB refuerza su estrategia de hacer más sostenibles y menos contaminantes las flotas públicas de transporte que circulan por el área metropolitana

de Barcelona. Los autobuses Iveco con tecnología híbrida consiguen unas reducciones de consumo del 35% con respecto a su equivalente en diésel, y son en la referencia de sus segmentos. Estas actuaciones se enmarcan en el Programa Metropolitano de Medidas contra la Contaminación Atmosférica y el Protocolo de Actuaciones ante episodios de Alta Contaminación por NO2 o PM10.

Iveco es una pieza integral de esta estrategia, que prevé la eliminación progresiva de los vehículos diésel de la flota de autobuses del Área Metropolitana de Barcelona en los próximos años. La larga relación de Iveco con AMB y sus concesionarias se afianza en un momento de cambio de paradigma, adentrándose "juntos en esta nueva era".



## El S 531 DT de Setra, perfecto para viajes turísticos

El S 531 DT es la nueva insignia del viaje de turismo de Setra, la marca premium de Daimler Buses. El "Test Drive Northeast Europe" tuvo lugar del 11 al 16 de marzo de 2019. Durante estos cinco días, los periodistas pudieron conducir y experimentar el confort de viaje del Setra S 531 DT en la ruta de Berlín a Tallin.

La empresa dejó probar a algunos periodistas el vehículo, con el fin de que las publicaciones del mundo del autobús tuviesen la oportunidad de poner en circulación el autobús de dos pisos para su posterior valoración.

El bus de dos pisos está opcionalmente equipado con Sideguard Assist y con el sistema de asistencia de frenado de emergencia Active Brake Assist 4 con reconocimiento de personas, un

enorme paso adelante para la protección de los transeúntes. Además, incorporan los nuevos faros delanteros LED y un sistema de extinción de incendios en el compartimiento del motor.

El exterior del S 531 DT agrega sus propios toques distintivos a la gama de modelos TopClass 500. Estos incluyen dos paneles de parabrisas de "cola de milano" perfectamente integrados, así como una nueva versión del elemento de aluminio, típico de la marca. El interior también ha sido diseñado para reflejar la seña de la marca Setra, "Sign of Excellence", hasta el más mínimo detalle. Los colores oscuros, el rojo carbón y el negro, entre otros, le proporcionan al vehículo un atractivo y novedoso diseño exterior.



Si busca un autocar compacto,  
elegante y de gran versatilidad de uso  
ha llegado al sitio indicado.



Nueva opción: acceso PMR  
configurables hasta 8 sillas



**ULYSO T** por

# Otokar

Nuevo **Ulyso T** de Otokar: el complemento perfecto para cualquier flota de autocares de turismo. Accesibilidad, confort, compacidad, elegancia y flexibilidad de uso, son solo algunas de las prestaciones que, sin prescindir de la seguridad, harán de los

viajes en grupos reducidos o los trayectos como lanzadera VIP una grata experiencia de movilidad para sus pasajeros. Y todo ello con un bajo coste de explotación. ¡Solo tiene que subir a bordo para comprobarlo y juzgar por usted mismo!

 10 m

 5,5 m<sup>3</sup>

AIRDDM

**SOMAUTO**

Distribuidor en España y Andorra  
Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid) - Tel : +34918954301

[www.otokar-somauto.com](http://www.otokar-somauto.com)

## Lurraldebus ha alcanzado el máximo histórico de 25 millones de viajes en 2018

La diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio, la socialista Marisol Garmendia, ha dado a conocer en Juntas Generales los resultados de Lurraldebus correspondientes al año 2018, un balance positivo que se salda con un incremento del 1,6% en el número de viajes respecto a 2017, lo que supone un total de 25 millones de viajes, casi 400.000 más que en el año anterior. Estos datos se recogen en el informe anual de Lurraldebus que el departamento foral de Movilidad ha introducido como novedad en esta legislatura y que ha sido presentado por la diputada Garmendia en la comisión correspondiente de las Juntas Generales, en la que ha comparecido a petición propia.

Según se desprende del informe anual, Lurraldebus continúa creciendo a un ritmo importante: en 2016 se registró un aumento del 4% alcanzando los 24 millones de viajes, el pasado año 2017 ascendió casi un 2% hasta los 24,5 millones y 2018 ha marcado un nuevo récord con 24,8 millones en 2018. Por tanto, en estos últimos cuatro años el crecimiento en el uso de Lurraldebus ha sido constante por parte de la ciudadana guipuzcoana.

El incremento de uso se produce en todas las comarcas, salvo la de Tolosaldea debido a la huelga de



sus trabajadores y Urola Kosta por causa de los constantes desprendimientos. Por su parte, las que experimentan el mayor crecimiento son Goierrialdea y Urola Erdia, con subidas del 5,7%. Las líneas que más crecen son la directa entre Tolosa y San Sebastián, que aumenta un 8,7%; la línea que une Azkoitia y San Sebastián, que aumenta un 7,4% y las líneas al aeropuerto de Bilbao, tanto la San Sebastián-Aeropuerto de Bilbao, aumenta un 13%; como la Arrasate-Aeropuerto Bilbao, que se va a un 24,7% de crecimiento.

Según ha comentado la diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio Marisol Garmendia, "la evolución del servicio Lurraldebus durante el año 2018 debe

considerarse muy positiva. Como se puede comprobar por los datos, el crecimiento se ha producido de manera generalizada y refuerza la apuesta de la Diputación Foral de Guipúzcoa por mejorar la eficacia y eficiencia del transporte público de Lurraldebus". "Hemos intentado dar respuesta a las necesidades de movilidad real de la ciudadanía guipuzcoana, reforzando servicios en horas punta, ampliando horarios nocturnos durante fines de semana y verano, mejorando la información a las personas usuarias con nuevas herramientas tecnológicas como la app de Lurraldebus y Lur-ticket, que se han traducido en un aumento constante de los viajeros durante los últimos cuatro años", finalizó Garmendia.



## Sagalés renueva por completo su aplicación para móviles

Sagalés estrenó el pasado mes de marzo una nueva aplicación para *smartphone* y tabletas, sustituyendo a la publicada en 2015. La nueva versión cuenta con nuevas y completas funcionalidades.

Dispone de una amplia gama de funcionalidades, entre las que destacan, información de todas las líneas (interurbanas, exprés, aeropuertos, etc) y horarios de Sagalés, con información del tiempo real de paso y teórico por parada, un planificador de rutas en una fecha y hora determinados, y un origen/destino concreto. Asimismo también se puede disponer de la lista de paradas alrededor del usuario, su localización en Google Maps, información de las líneas que pasan y tiempo de paso real y teórico del bus, acceso directo a aquellas líneas y paradas marcadas como favoritas.

También permite la opción de registrarse para tener notificaciones en tiempo real de las alertas de incidencia de las líneas y paradas marcadas como favoritas. La aplicación permite fijar la zona de influencia del usuario.

Por último, y no podía faltar, permite la compra de billetes online, así como ofrece un servicio de atención al cliente, con un buzón de sugerencias, información de títulos de transporte, etc.

Aparte de todas estas novedades, la nueva *app* se ha diseñado pensando en una navegación fácil e intuitiva. Con una interfaz usable, la aplicación cuenta con tips informativos que acercan al usuario a las funcionalidades y le explican de forma sencilla como moverse por la aplicación y qué tipo de información puede obtener en cada sección.



## El primer autobús eléctrico autónomo de 12 metros

Volvo Buses y la Universidad Tecnológica de Nanyang (NTU) de Singapur han dado a conocer el primer autobús eléctrico totalmente autónomo de 12 metros en el mundo. El autobús Volvo 7900 eléctrico de 85 pasajeros está equipado con sensores y controles de navegación gestionados por un completo sistema de inteligencia artificial (IA). Este sistema, que garantiza una seguridad y una fiabilidad máximas, también está protegido por medidas de ciberseguridad para evitar intrusiones no deseadas.

El autobús eléctrico totalmente autónomo funciona de manera silenciosa con cero emisiones. Requiere un 80 por ciento menos de energía que un autobús diésel de tamaño equivalente. Además,

existen planes para probar el autobús en las carreteras del campus de la universidad NTU y ampliar la ruta más allá de ella.

Se trata de la primera aplicación autónoma de Volvo Buses en el transporte público fuera de su sede en Suecia. Håkan Agnevall, El presidente de Volvo Buses, ha afirmado que "nuestro autobús eléctrico con tecnología autónoma constituye un paso importante hacia nuestra visión de una ciudad más limpia, más segura y más inteligente. El camino hacia la plena autonomía sin duda es complejo y nuestra asociación con la NTU y la LTA es fundamental para hacer realidad esta visión, al igual que nuestro compromiso de aplicar un enfoque centrado en la seguridad".

## Gobierno de Asturias y CTA refuerzan los servicios de Transporte público

El Gobierno de Asturias, a través del Consorcio de Transportes (CTA), mejorará el servicio en el área central con diversas medidas, que implicarán una inversión de 300.000 euros este año, entre las que destaca la ampliación de los autobuses búho entre Oviedo, Gijón y Avilés, que ahora operan los fines de semana, y que pasarán a hacerlo todas las noches comprendidas entre el 15 de julio y el 30 de agosto. Los servicios especiales en el área central se harán extensivos a la semana de San Mateo, en septiembre, previa coordinación con el Ayuntamiento de Oviedo. Este ha sido uno de los puntos tratados en el Consejo de Administración del CTA, que ha presidido el consejero de Infraestructuras, Ordenación del territorio y Medio Ambiente, Fernando Lastra.

El Consejo también ha acordado reforzar los servicios de transporte público colectivo que unen las principales ciudades del área central con el aeropuerto de Asturias, desde el comienzo de la Semana Santa hasta el final de la temporada estival, en septiembre. El objetivo es que todos los vuelos que despeguen o aterricen desde las 6.00 de la mañana hasta las 00:00 horas tengan autobús cada hora. Esto supone sumar cuatro servicios por sentido, entre el aeropuerto y



Oviedo, Gijón, Avilés y Castrillón, lo que mejorará notablemente la conexión.

### Servicios exprés

Además, el CTA pondrá en marcha próximamente, de manera experimental, una serie de servicios exprés entre el centro y las alas, con nuevas rutas directas en los principales ejes de comunicación. Esta apuesta reforzará las comunicaciones durante el fin de semana entre Cangas del Narcea y Oviedo, con un tiempo de viaje estimado en 90 minutos y enlaces para que los municipios de Belmonte y Somiedo tengan otra opción más para desplazarse hacia y desde Oviedo.

Igualmente, se pondrán en marcha nuevos autobuses directos en el eje Ribadeo-Vegadeo-Oviedo, con servicios desdoblados y sin paradas que conectarán Oviedo y Navia. De este modo, el recorrido se verá acortado hasta en 40 minutos los fines de semana. El consorcio atenderá también las demandas que existen a este respecto e impulsará un servicio piloto de fin de semana entre Gijón y Cangas de Onís, sin paradas hasta Arriendas, con una duración estimada de una hora y 20 minutos.

Las mejoras también alcanzarán al Valle del Nalón, con un servicio exprés, de lunes a viernes laborales entre Pola de Laviana y Riaño que realizará 10 paradas.

# La Estación Intermodal de Lugo, un poco más cerca con su Anteproyecto

El ministro de Fomento, José Luis Abalos, ha presidido días atrás la presentación del Anteproyecto de la Estación Intermodal de Lugo, "una muestra del compromiso del gobierno con la ciudad y la provincia de Lugo que contribuirá a mejorar la movilidad de los lucenses en sus desplazamientos al resto de Galicia y España". En la presentación, en la que Abalos estuvo acompañado por la presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera; el delegado del Gobierno en Galicia, Javier Losada; y la alcaldesa de Lugo, Lara Méndez. Durante el transcurso de la misma se anunció que esta actuación supondrá una inversión estimada de 31,5 millones de euros, afectará a más de 31.000 m<sup>2</sup> de superficie y hará posible que Lugo cuente con nuevas dotaciones urbanas y un edificio de 1.350 m<sup>2</sup> para la estación ferroviaria.

Para el ministro, el anteproyecto presentado hoy, "debe servir como punto de partida para avanzar en el consenso y para la firma de un futuro Convenio". Al respecto, reiteró su "ofrecimiento para recuperar el consenso sobre lo ya acordado: tenemos que sumar esfuerzos, sumar ideas, sumar entusiasmo; pero también les puedo asegurar que, si



de nosotros depende, no dejaremos los temas enquistados. El ministro hizo también un repaso de los principales avances que se han producido en estos últimos meses en las actuaciones del Ministerio de Fomento tanto en la provincia y en la ciudad de Lugo como, en general, en Galicia: el impulso dado a la línea Ourense-Monforte-Lugo, las inversiones en el Corredor Atlántico, las conexiones con Betanzos y el área intermodal y algunos otros en carreteras de la comunidad.

El ministro hizo una mención especial a la problemática de las nieblas en el Alto del Fiouco, en la A-8. Al respecto, ha anunciado que en este mes de marzo se espera

formalizar el contrato derivado del proceso especial iniciado para dar soluciones innovadoras a los problemas de niebla en la A-8 y que, posteriormente, comenzará la experimentación de prototipos a escala real. Dada la complejidad del problema, tratarán de analizar primero la viabilidad técnica y económica de las propuestas tecnológicas y, posteriormente, procederán a construir y experimentar a escala real los prototipos innovadores mejor valorados. El ministro se refirió también a otros temas de interés para Lugo, como la glorietta de conexión de la N-VI con la calle Alfonso X o el proyecto de pasarela de acceso al Estadio Anxo Carro.



## Visa y Planeta Informática lanzan tecnología propia 'contactless'

Visa y Planeta Informática anuncian el lanzamiento de una nueva tecnología que permite a los operadores de transporte público de todo el mundo implementar pagos sin contacto de forma rápida y más fácil que nunca, y por un coste mucho menor. El Módulo de Acceso Seguro (SAM, en sus siglas en inglés) de Visa facilita que las organizaciones y operadores de transporte comiencen a ofrecer a los pasajeros la posibilidad de pagar con tarjeta, teléfono móvil o wearable, sin el gasto y los requisitos técnicos que implica reemplazar los tornos actuales o el hardware del terminal. Los pagos sin contacto están transformando el futuro del transporte público en las principales ciudades del mundo,

ayudando a los pasajeros a ahorrar tiempo al eliminar la necesidad de hacer cola para comprar o recargar el billete. Para los operadores de transporte que han invertido en tornos y lectores de terminales recientemente, Visa SAM puede ser una solución rentable para ofrecer los beneficios del contactless, que mejora la experiencia del ciudadano, el aumento de la cantidad de pasajeros y la reducción de gastos generales de emisión de billetes. En lugar de implementar nuevos tornos u otros sistemas de hardware, los operadores pueden instalar Visa SAM, la tecnología segura sin contacto EMV, directamente en los sistemas existentes, lo que reduce significativamente el coste y el tiempo de implementación.

Pol. Ind. Los Olivos  
Calidad, 66  
28906 Getafe (Madrid)  
Tel. +34 91 665 26 26  
[www.actia.com](http://www.actia.com)

**ACTIA®**

AMPLIA GAMA DE MODELOS SEGÚN NECESIDAD Y TIPO DE VEHÍCULO.

TODO EN UNO: RADIO, AMPLIFICADOR, ENTRADA MICRÓFONOS, ETC.

PLAN RENOVE OFERTA DE RECOMPRA  
**HASTA 178 €**  
POR SU ANTERIOR MODELO



- Diseño compacto
- Rango extendido de alimentación (10 V - 32 V)
- Doble zona totalmente independiente: conductor pasajeros (según modelo)
- 1 ó 2 entradas de micrófono (según modelo) con prioridad
- Sistema Manos Libres para conductor (según modelo) sin instalación adicional
- Función streaming para que el conductor (según modelo) pueda escuchar la música grabada en su Tablet o Smartphone

- Entrada de USB es capaz de leer audio y video (según modelo) de un disco duro externo de un TB con la alimentación incluida. Además sirve para cargar el Smartphone o Tablet del conductor o la guía.
- Lector de Tarjetas SD para audio y video (según modelo) con capacidad de 32 Gb
- Doble salida de monitores (según modelo): conductor y pasajeros
- Según combinación de modelos puede disponer adicionalmente de otra entrada de USB + lector de CD-DVD
- Homologación Interferencias Electromagnéticas 10R05

## Castilla y León presenta las bases del nuevo Mapa de Ordenación del Sector

El consejero de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León, Juan Carlos Suárez-Quíñones, ha presentado las bases del nuevo Mapa de Ordenación del Transporte.

Tras la aprobación de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de Transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, la Junta tiene que diseñar un nuevo Mapa de Ordenación de Transporte público de viajeros con rango normativo de Decreto. En diciembre de 2019 vencen las concesiones que dan soporte al actual sistema de transporte público, y por tanto existe la obligación legal de licitar los contratos resultantes del nuevo Mapa de Ordenación del Transporte y de los Proyectos de Explotación.

La reestructuración de las concesiones representa la oportunidad de planificar y rediseñar la red pública de transporte de nuestra Comunidad para hacerla más eficiente y coordinarla con políticas transversales, tales como la ordenación territorial, la lucha contra el cambio climático, la despoblación del mundo rural y el respeto al patrimonio natural de Castilla y León. El nuevo diseño territorial del transporte público que establezca el Mapa de Ordenación del Transporte debe servir para categorizar todas aquellas situaciones derivadas de la realidad demográfica y socioeconómica regional.



El nuevo Mapa de Transporte público se configurará como un sistema genuino, autóctono y moderno adaptado a las necesidades de movilidad de Castilla y León, y reforzará aquellas medidas ya aplicadas que, especialmente en materia de transporte rural, han convertido a la Comunidad en un referente en ámbitos territoriales de difícil cobertura como el transporte a la demanda y el transporte regular con reserva de plaza para escolares.

### Próximos pasos

Una vez presentadas las bases, el Mapa de Ordenación del Transporte debe estar aprobado en el plazo

de un año desde la entrada en vigor de la Ley, el 3 de julio de 2019, y con la suficiente antelación para que se puedan cumplir los plazos para licitar los nuevos contratos.

Posteriormente se tramitarán los proyectos de explotación que deberán ser sometidos a la máxima participación social e información pública para su aprobación como Proyectos. Sobre los proyectos de explotación aprobados se deberán redactar los correspondientes pliegos de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas que habrán de regir la licitación de los futuros contratos de concesión de servicio público.

## La ciudad holandesa de Linden inicia el servicio regular con eléctricos Volvo

Cinco autobuses eléctricos Volvo ya han comenzado a operar regularmente en la ciudad de Leiden (Países Bajos). Los autobuses forman parte de un pedido de 23 unidades totalmente eléctricas de la empresa de transporte público Arriva, la cual desarrolla operaciones en 14 países de Europa y es uno de los líderes en la introducción de tecnologías de propulsión alternativas.

El pedido de 23 autobuses totalmente eléctricos de Volvo se firmó en junio de 2018. Ahora, la solución completa llave en mano con autobuses eléctricos y estaciones de carga ABB, está operativa en las primeras rutas. Para el mes de agosto, Leiden tendrá un sistema de autobuses urbanos completamente electrificados.

"Estamos encantados de haber establecido nuestro primer sistema de autobuses eléctricos en los Países Bajos en cooperación con Arriva. El inicio de la operación ha sido suave y este nuevo sistema ahora está funcionando y funcionando de manera confiable. Esto muestra la estrecha colaboración entre Volvo, ABB y Arriva, en la que todos trabajamos juntos como una parte para que las personas



se muevan en silencio y limpien la ciudad de Leiden", comentó el director de Volvo Buses Benelux, Bas Dubois.

Por su parte, el director de negocios globales de ABB para Infraestructura de carga de EV, Frank Muehlton, señaló que "como líder mundial en soluciones de carga de EV, nos enorgullece asociarnos con Volvo y Arriva para ayudar a impulsar el transporte sostenible en los Países Bajos. Este proyecto marca un paso significativo en una asociación a largo plazo entre ABB y Volvo, que ha visto a ambas compañías colaborando durante muchos años en el desarrollo conjunto de so-

luciones de autobuses eléctricos y estándares abiertos para el futuro de la movilidad urbana".

Por último, el director regional al oeste de Arriva Holanda, Martijn van de Weijer, ha destacado que "Arriva quiere desempeñar un papel pionero en el campo de la sostenibilidad y la transición energética. Es por eso que ya comenzamos a utilizar los autobuses eléctricos en 2010 como uno de los primeros proveedores de transporte público en la ciudad de Den Bosch. Ahora estamos implementando autobuses eléctricos en más regiones, incluso ahora con Volvo en la ciudad de Leiden".



## Vectalia incorpora nuevos híbridos en La Alcoyana

Vectalia ha presentado en la Universidad de Alicante, 13 nuevos vehículos híbridos, que se irán incorporando a la flota progresivamente durante los próximos días. Esta renovación pretende modernizar el servicio y reducir las emisiones contaminantes mediante el híbrido, medida que siempre tiene en mente la compañía.

Los 13 nuevos autobuses conectarán Alicante con la correspondiente Universidad, el Hospital y Campus de San Juan, El Campello, Mutxamel, San Vicente, San Juan. Gracias a ello, más de seis millones de pasajeros disfrutarán de estos nuevos autobuses. Cada vehículo está propulsado por un sistema híbrido diésel-eléctrico y tiene una longitud de 12 metros. Con esta dualidad y gracias a la gestión inteligente de la energía implemen-

tada en los autobuses se recupera energía en las frenadas, almacenándose en un acumulador para posteriormente dotar de energía suplementaria en la aceleración. Este tipo de vehículos suponen un ahorro del 8% en combustible y emiten menos gases contaminantes que los diésel.

Disponen de cargadores USB y un sistema de información al viajero que posiciona en tiempo real la ubicación del autobús, lo que permite planificar mejor la ruta del cliente.

### Accesible y ergonómico

Los autobuses cuentan con un diseño moderno y un sistema de montaje innovador. El lenguaje de formas resulta moderno y revaloriza la imagen urbana. Los usuarios encontrarán un ambiente ampliamente accesible, de gran ergonomía y confort inteligentes.



## Aptis lleva sus autobuses eléctricos a Estrasburgo

Alstom ha recibido del operador urbano de transporte de Estrasburgo CTS (Communauté des Transports Strasbourgeois) la primera orden de compra para la adquisición del innovador autobús 100% eléctrico, Aptis. El contrato comprende la compra de 12 vehículos aptis de 12 metros, equipados, cada uno de ellos, con tres puertas. Estos aptis serán los primeros autobuses eléctricos que se incorporan a la flota de vehículos del operador de transporte urbano estrasburgués. Gracias a su diseño innovador, la compañía ofrece al pasajero una experiencia y confort únicos: su sistema de asistencia en parada para una alineación perfecta con la acera, el piso bajo en todo el vehículo y las puertas dobles permiten un cómodo flujo de pasajeros y un fácil acceso para sillas de ruedas y carritos. Además, está provisto de una zona lounge con ventanales panorámicos en la parte trasera del autobús y cuenta con un 25% más

de superficie acristalada que los autobuses tradicionales.

Los vehículos para la ciudad de Estrasburgo contarán con un sistema de carga nocturna en cocheras. aptis ofrece además la posibilidad de incorporar tecnología de carga rápida oportunista al final de cada línea, bien con soluciones de carga por suelo o por el techo. El autobús 100% eléctrico de Alstom ha sido diseñado para optimizar el coste total de propiedad, gracias a sus reducidos costes de mantenimiento y explotación, así como a su mayor vida útil. Para las autoridades locales, por lo tanto, tendrá un coste total equivalente al de los autobuses diésel actuales. En septiembre de 2018, la central de compras para el transporte público incluyó a la empresa en su oferta de autobuses eléctricos. Esta referencia permite a las autoridades adquirir, a través del CATP, aptis de forma directa y sencilla, evitando largos y costosos procedimientos administrativos.

# SUNSUNDEGUI CELEBRA SU 75 ANIVERSARIO CON UN SIGNIFICATIVO AUMENTO DE LA PRODUCCIÓN



**L**a carrocería, que este año celebra su 75 Aniversario, se encuentra inmersa en un proceso de transformaciones derivado del aumento que va a experimentar su producción dado el creciente éxito en el mercado internacional de la marca navarra.

En la actualidad SunSundegui se encuentra suministrando un pedido de 143 vehículos modelo SC5 carrozados sobre chasis Volvo B11R de la serie Euro 6 a la principal autoridad de carreteras y transportes de Dubai, la Roads and Transport Authority. Estos vehículos de 13 metros concebidos para el transporte de cercanías y distancias medias, transporte escolar y viajes de larga duración son los primeros de estas características en el emirato y se caracterizan por su butaca cómoda y confortable, la máxima capacidad y potencia del aire acondicionado debido a las exigencias climáticas de la región y unos sistemas de gestión de flota de última generación.

Próximamente la presencia de SunSundegui en Dubai se va a ver incrementada por la adjudicación de 373 autobuses que la marca ha conseguido tras adjudicarse un nuevo tender de este mismo operador. En este caso se trata del modelo SB3 Low Entry carrozado sobre chasis Volvo, un autobús interurbano con los mismos estándares de calidad.

Así mismo la empresa suministrará 150 unidades de SB3 LE a la National Transport Authority (NTA) de Irlanda y 120 SC5 a Translink (Northern Ireland Transport Holding Company), también sobre Volvo.



## Nuevas instalaciones

Para hacer frente a este incremento de producción que prácticamente supone doblar el número de vehículos realizados al año, la empresa alsasuarra está llevando a cabo una importante reforma de sus instalaciones con una inversión cercana a los 7 millones de euros.

Se han habilitado nuevas cabinas de pintura e infraestructuras tanto para el almacenamiento como para la cadena de producción. Se han construido nuevas naves y estructuras productivas con el objetivo último de reducir los tiempos en la construcción de los autocares y aumentar la ergonomía y comodidad de los trabajadores. Un ambicioso plan de mejoras y modernización también en vestuarios, zona de entrega, y cada una de las diferentes secciones involucradas en la cadena productiva.

## Importante aumento de plantilla

La plantilla también se va a ver incrementada en un número considerable de nuevos operarios, sobre todo electricistas, pintores y soldadores. En concreto 112 nuevos trabajadores van a engrosar la plantilla en los próximos meses en el que es un paso más en el desarrollo de la política de empleo de la factoría, política que SunSundegui siempre ha considerado como un valor importante, prioritario en su Responsabilidad Social Corporativa. Así, la plantilla va a pasar de los alrededor de 350 trabajadores con los que cuenta actualmente a 460 con los que espera acabar el año.

## Nueva imagen para celebrar el 75 Aniversario

Como colofón a esta serie de nuevas e importantes transformaciones y para conmemorar su 75 Aniversario, la empresa ha cambiado su imagen de marca con la que afronta el futuro. El nuevo logotipo, que ya se puede ver en sus vehículos, es un paso seguro hacia una estética más audaz y contemporánea. De formas rítmicas y continuas, tiene mucho que ver con la propia estética de sus vehículos. SunSundegui siempre ha hecho hincapié en el diseño de sus modelos, diseño que le caracteriza y que es apreciado en el mercado por su clientela.





## Alsa prueba en Oviedo el primer Citaro eléctrico

Alsa ha empezado a rodar, a través de la empresa TUA (Transportes Unidos de Asturias), el primer autobús totalmente eléctrico fabricado por Mercedes-Benz, y enfocado al transporte urbano de Oviedo con el objetivo de obtener datos técnicos relevantes sobre los rendimientos del vehículo.

Alsa apuesta por la movilidad eléctrica como parte de su estrategia de crecimiento sostenible, motivo por el que participa en la Mesa Regional de la Movilidad Eléctrica de Asturias.

Por este motivo, Alsa junto a EdP e Innovasturias, han creado una mesa para analizar el desarrollo de la movilidad eléctrica urbana. Los miembros

de la mesa han recorrido la ciudad en el nuevo autobús urbano, totalmente eléctrico, e-Citaro de Mercedes. Entre los asistentes han estado Ana Rivas, concejala de Transporte, del Ayuntamiento de Oviedo; Belarmina Díaz, directora general de Minería e Industria del Gobierno de Asturias; Antonio González-Lamuño, director de Casa Inteligente, de EDP España; Javier Izquierdo, jefe de Movilidad Sostenible de EDP España; Luis Buznego y Patricia García, presidente y gerente, respectivamente, de Innovasturias; Benigno Runza, gerente de TUA; y Javier Martínez Prieto, director de zona Cornisa de Alsa.



## Vectia electrifica también el urbano en Pamplona

Pamplona se suma al grupo de ciudades que apuesta por la electrificación en sus rutas de autobús urbano de la mano de Vectia, filial de Grupo CAF, participada por Sodena y especializada en el desarrollo de soluciones de transporte urbano híbridas y eléctricas. De este modo, la línea número nueve de la localidad, que une Renfe con la Universidad Pública de Navarra, se convierte en la primera de Navarra en operar en modo 100% eléctrico. Esta línea ya está gestionada por TCC (Grupo Moventia).

La propia presidenta de la Comunidad Foral, Uxue Barcos, ha respaldado con su presencia la puesta en marcha de esta línea. En su desarrollo, Vectia se ha encargado de articular todo el

proyecto, desde la infraestructura de carga, similar a la que puso en marcha en el año 2017 en la ciudad de Valladolid, hasta la dotación de seis autobuses modelo Veris.12 Fast Charge. Cargan sus baterías en tan solo tres minutos en dos puntos habilitados especialmente para ello ubicados en los extremos de la línea. Este proceso cumple con el sistema basado en el estándar Opp Charge (con una potencia de 300 kW).

Paralelamente, los Veris.12 Fast Charge que Vectia ha puesto en marcha en Pamplona están dotados de un sistema de acumulación de energía basada en baterías de ion-litio LTO con capacidad de 44 kWh, lo cual le permite operar en modo cero emisiones durante todo el día.

# Irún ha estrenado su nueva línea de autobuses eléctricos gracias a Vectia

Irún se convierte en la primera ciudad del País Vasco en contar con una línea 100% eléctrica de autobuses Vectia, filial de Grupo CAF. Esta localidad guipuzcoana estrena sus autobuses eléctricos y enmarca la acción en su apuesta fundamental por la sostenibilidad. En uno de los primeros trayectos que cubre la línea I Zaisa-Hospital han viajado el alcalde de Irún, José Antonio Santano, la delegada de Movilidad, Cristina Laborda, y el responsable de Vectia, Kepa Mendikute.

"Hoy Irún marca un hito en la movilidad del territorio con la puesta en marcha de esta línea de autobuses 100% eléctricos", ha explicado el alcalde Santano. "Nuestra apuesta por una ciudad más amable no se entendería sin todo este trabajo de meses que acaba hoy con estos vehículos en marcha. Pero esto es un punto y seguido, ya que nuestro compromiso con la movilidad sostenible va más allá".

Por su parte, Kepa Mendikute, en representación de Vectia, ha agradecido al consistorio la confianza mostrada desde el primer momento en la propuesta de valor y en el proyecto de movilidad



eléctrica de la compañía. "Con el respaldo de Grupo CAF ofrecemos soluciones integrales en electromovilidad que ya han sido implantadas en diferentes ciudades de España". Precisamente, para conocer mejor el funcionamiento de un sistema implementado por Vectia, una delegación irunesa se trasladó a finales de 2017 a Valladolid para visitar la experiencia de esta ciudad, la primera del país en contar con el mismo proyecto que se ha implantado en Irún.

Meses de trabajo cristalizaron poco después en un primer paso fundamental en esta etapa, que fue en febrero de 2018, con la aproba-

ción por parte del Pleno del nuevo contrato, que permitiría la llegada de los autobuses eléctrico. En junio de 2018, se aprobó la adjudicación de la contratación para la fabricación, suministro y mantenimiento de cuatro autobuses urbanos eléctricos así como la instalación y mantenimiento de un sistema de carga rápida/oportunidad, asociado en las dos cabeceras de la línea 1 de transporte colectivo urbano de Irún. Con el trabajo encaminado, a finales de 2018, se visitó la planta que Vectia tiene en Castejón para conocer la puesta a punto de los vehículos que ya están circulando por Irún.

## Madrid City Tour insta al Ayuntamiento a parar los autobuses turísticos ilegales

Madrid City Tour, la UTE adjudicataria del servicio oficial de autobús turístico del Ayuntamiento de Madrid, insta al Ayuntamiento a que cumpla con su acuerdo de suspender la actividad de los autobuses turísticos de Busvisión, que siguen operando fraudulentamente en la capital, a pesar de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y la del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, que declaraba su ilegalidad. En el mes de julio de 2017 el Ayuntamiento de Madrid ordenó el cese del servicio de Busvisión, que operaba desde 2013 sin ajustarse a la normativa de transporte vigente.

Busvisión permite la subida y bajada de viajeros, una prestación por la que no ha contado nunca con las autorizaciones pertinentes, suplantando el servicio oficial de Madrid City Tour, concesión adjudicada por el Ayuntamiento de Madrid desde 1999 y que actualmente supone un canon de más de cuatro millones de euros anuales para las arcas municipales. Así pues, el servicio de Busvisión implica un doble perjuicio, para la empresa adjudicataria, estimada en más de un millón de euros anuales, y para el Ayuntamiento de Madrid, que deja de percibir un canon del 6% sobre esta cantidad, por la menor facturación



de la concesión del servicio oficial de autobús turístico, Madrid City Tour.

### Sentencias judiciales

Finalmente, el pasado 4 de junio el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid dictó de nuevo sentencia contra Busvisión, y acordó a petición de Madrid City Tour solicitar la ejecución de la sentencia, instado al Ayuntamiento de Madrid a adoptar las medidas necesarias. Así pues, a pesar de las numerosas sanciones, apertura de expedien-

tes y recursos interpuestos por el Ayuntamiento, primero, y de la orden de cese de actividad confirmada por sentencia judicial, después, el servicio de Busvisión no se ha paralizado y, aunque sigue careciendo de la debida autorización, continúa prestando su servicio ilegal. Por todo ello, Madrid City Tour reclama una vez más al Ayuntamiento que proceda a la inmediata paralización de los servicios de Busvisión, en cumplimiento de sus propios acuerdos y de las sentencias judiciales que lo cesen.

## Salamanca incorpora cuatro nuevos autobuses de gas natural a su flota

El Ayuntamiento de Salamanca continúa mejorando el transporte público para ofrecer un mejor servicio a los ciudadanos con la incorporación de cuatro nuevos vehículos, que se suman a los doce renovados en enero, ratificando el compromiso municipal con el respeto por el medio ambiente. En concreto, actualmente, alrededor del 73% de los 62 autobuses que discurren por la ciudad están propulsados por gas natural.

Los nuevos autobuses, que han supuesto una inversión municipal de un millón de euros, sustituyen a los cuatro más antiguos de la flota, de propulsión diésel. Según explica el concejal de Tráfico, Emilio Arroita, "tienen capacidad para 73 viajeros, espacios para personas en silla de ruedas, faros de led, cargadores USB y cámara de marcha atrás. Con una longitud de 12 metros, cuentan con piso bajo, tres puertas y con doble rampa eléctrica y manual para personas con movilidad reducida".

Cabe recordar que los vehículos que componen la flota del transporte urbano cuentan con wifi gratuito y un sistema de alertas para avisar de la llegada a las paradas, también para las personas con discapacidad visual. Los usuarios disponen, además, de una aplicación gratuita para el móvil ágil y fácil de usar. Esta aplicación ofrece información detallada sobre el tiempo de espera de los autobuses y acerca de los itinerarios de las líneas, así como de cualquier incidencia. Esto favorece la organización de la ruta de los viajeros.

Estas mejoras en los vehículos se han acompañado de refuerzos en las líneas para dar un mejor servicio a los ciudadanos, además de la instalación, de forma piloto, de dos cajeros automáticos de recarga en las oficinas de atención al usuario del servicio situada en la Gran Vía.

### Ampliación planta de gas

Con el objetivo de posibilitar la logística del repostaje nocturno de gas natural, al haberse visto incrementado el número de vehículos, se ha ampliado la planta de llenado de gas de autobuses ubicada en las cocheras, añadiendo siete nuevos puestos de carga a los otros seis que ya existían.

Salamanca puede presumir de contar con un transporte público moderno al que en los últimos años se le han introducido numerosas mejoras para dar respuesta las necesidades de las personas. Prueba de ello es que el año pasado registró una cifra de más de 13 millones.

Además, el transporte público de Salamanca continúa entre las ciudades con las tarifas más baratas de España en su conjunto. En este sentido, el concejal de Tráfico ha recordado que en el último año más de 19.000 usuarios del autobús urbano, un 17% más que en 2017, se beneficiaron del bonobús especial que permite a los ciudadanos desplazarse por tres céntimos el viaje.



## El aeropuerto de Bélgica adquiere 30 e-buses BYD

BYD ha obtenido un pedido de 30 e-buses por parte de Brussels Airport Company (BAC), operador del Aeropuerto Zaventem que sirve a la ciudad capital de Europa. A principios del mes pasado se inició el servicio.

BYD firmó un contrato de soporte de servicio por 10 años para garantizar que los e-buses brinden un servicio confiable y consistente en su función de

transferir a los pasajeros que llegan y salen entre los aviones y los edificios de la terminal.

Los 30 autobuses eléctricos puros tienen una longitud de 12 metros, tres puertas y están equipados con un diseño innovador que ofrece wifi gratuito a bordo, puertos USB para carga y pantallas digitales con la información más reciente sobre los diferentes vuelos.

# EXPERTOS EN ECOMOVILIDAD

Nuestro compromiso con el futuro

castrosua.com



## Volvo entregará 900 buses a Australia durante una década

Hasta 900 buses en 10 años. Lo que Volvo Buses ganó recientemente en Australia, concretamente en Perth, es un contrato récord, es el mayor pedido de chasis Volvo hasta la fecha en Australia. Volvo suministrará el chasis, mientras que la carrocería será realizada por Volgren Australia.

El valor del pedido es de 274 millones de dólares australianos durante los primeros cinco años, ha explicado Volvo Buses en un comunicado de prensa. En promedio, se entregarán 90 autobuses por año por un máximo de 10 años, con un contrato inicial de cinco años y una opción de continuidad por otros cinco años. El contrato incluye inicialmente el suministro de los últimos autobuses Euro 6 B8Rle de Volvo. La primera entrega al coachbuilder tendrá lugar en agosto de 2019.

"Con el último pedido, Australia continúa depositando una

gran confianza en el equipo de Volvo. Tenemos la gran oportunidad de continuar nuestra asociación estratégica a largo plazo, apoyando a los operadores durante los próximos 10 años", comentó el presidente de Volvo Buses, Håkan Agnevall.

"Junto con nuestro sólido socio comercial, Truck Center WA, nos sentimos sumamente orgullosos por el anuncio de que no solo reconoce nuestra última oferta para entregas y asistencia en el futuro, sino también la alta calidad de los productos y servicios. y la asistencia proporcionada por el equipo australiano durante los últimos nueve años durante el contrato anterior. El chasis Volvo B8Rle Euro 6 está probado en el mercado global y continúa estableciendo estándares de la industria en cuanto a eficiencia de combustible, manejabilidad y costos del ciclo de vida", señaló de nuevo Agnevall.

## CTB y Moovit fomentan el transporte público en Vizcaya

CTB ha hecho pública su colaboración con Moovit, empresa pionera en MaaS (Mobility as a Service), la *app* líder mundial en transporte público. De esta manera, aquellos ciudadanos que deseen viajar en bus, metro, cercanías o tranvía, tendrán acceso a la información más completa en una única *app* para planificar así sus trayectos de forma cómoda y sencilla tanto en Bilbao como en el resto de Vizcaya.

La aplicación Moovit está disponible de forma gratuita para usuarios de transporte público en iOS, Android y web, combinando información oficial de CTB para calcular la mejor ruta para cada viaje con todas las opciones de movilidad disponibles en Vizcaya. Moovit proporciona a los usuarios información de llegada para saber exactamente cuándo saldrá su autobús o tren y además ofrece indicaciones paso a paso durante el todo el viaje, así como alertas para saber cuándo bajar. Permite también seleccionar líneas y paradas favoritas y obtener alertas del estado del servicio, permitiendo anticiparse ante posibles imprevistos, huelgas, retrasos, etcétera. Indica



asimismo los puntos para recargar la tarjeta Barik y las OACs de la red del transporte público de Vizcaya. Moovit también incorpora funciones de accesibilidad para usuarios con discapacidades visuales, y para los que requieren asistencia motora adicional.

"Gracias a la colaboración entre Moovit y CTB, Vizcaya se une a las más de 2.700 ciudades en 90 países que Moovit ya cubre", ha afirmado el director comercial de Moovit en España y Portugal, Jon Lorenzo. "A nivel nacional, Moovit ya está presente en más de 55 ciudades y nos complace extender nuestra cobertura a la provincia de Vizcaya para ayudar a mejorar y fomentar el uso del transporte público", concluyó. Por su parte, el director gerente del CTB, Gorka Ugalde, ha recalado la importancia del tándem Moovit y CTB.

Los vehículos se utilizarán de forma autónoma según el estándar de nivel cuatro

## El Reino Unido ya ha comenzado las pruebas con el primer autobús autónomo

El primer autobús autónomo de tamaño completo del Reino Unido ha empezado sus pruebas en un depósito de autobuses de Manchester.

El innovador proyecto, que involucra un vehículo de una sola plataforma, es parte de un programa que está a cargo del operador de transporte Stagecoach en asociación con el fabricante de autobuses Alexander Dennis Limited (ADL) y la empresa de tecnología Fusion Processing. El vehículo ADL Enviro200 de 11,5 metros ahora puede operar de manera autónoma dentro del depósito de Sharston, y la tecnología que se está utilizando también podría proporcionar beneficios futuros de seguridad vial para los vehículos que operan en modo manual.

El autobús fabricado por ADL ha sido equipado con el sistema CAVstar provisto por Fusion Processing Ltd, y está siendo probado por Stagecoach. La versión de prueba incluye el uso del autobús en modo autónomo dentro del entorno del depósito para llevar a cabo movimientos como el estacionamiento, entre otros.

El sistema de detección y control CAVstar se utilizó con éxito en la mayor prueba pública de vehículos autónomos del Reino Unido hasta la fecha, en Greenwich el año pasado, y en varios otros proyectos. El sistema utiliza



varios tipos de sensores, incluidos radares, Lidar, cámaras ópticas y ultrasonidos, junto con la navegación por satélite para detectar y evitar objetos, en todo momento, día y noche, y planificar una ruta óptima para el vehículo. El *software* que se está utilizando en el vehículo piloto también forma la base para una importante prueba de vehículo autónomo que se pondrá en marcha en 2020 cuando operará una flota de cinco autobuses autónomos similares a este, que transportarán pasajeros, entre Fife y Edimburgo, a través de Forth Road.

Los vehículos en ambas pruebas se utilizarán de forma autónoma según el estándar del nivel cuatro, lo que significa que un conductor de seguridad debe permanecer a bordo de acuerdo con las regulaciones del

Reino Unido. La tecnología también se puede utilizar para mejorar la seguridad de los usuarios de la carretera en vehículos manejados manualmente. Por ejemplo, el sistema de sensores en el vehículo se puede usar para dar asistencia al conductor al advertir a los ciclistas o peatones que pueden estar en el punto ciego o llegar inesperadamente cerca del vehículo.

El CEO de Fusion Processing Ltd, Jim Hutchinson, ha señalado que "nuestro sistema de control y sensor CAVstar ahora se ha aplicado con éxito en vehículos que van desde vehículos eléctricos de dos plazas hasta un autobús de 12 metros, 43 asientos. Hoy ofrece una visión de cómo automatizar los futuros depósitos de autobuses para mejorar en seguridad y eficiencia".

## TransJakarta, el sistema BRT más largo del mundo, aliado Busworld en Indonesia

TransJakarta, el sistema BRT más largo del mundo, con sus 251 km de longitud y que sirve 663.000 pasajeros por día, se une a Busworld South East Asia.

Esta es la primera edición de Busworld en el sudeste asiático, feria que ha tenido lugar en el JiExpo de la capital indonesia, entre el 20 y el 22 de marzo de 2019. En enero de 2019, TransJakarta tenía un total de 155 rutas, un aumento significativo sobre las 41 en 2015. El número de autobuses de la empresa también ha aumentado drásticamente, de 605 autobuses en 2015 a 1.500 autobuses en 2017, y planea duplicar ese número próximamente a 3.000. La tarifa ha permanecido en 3.500 rupias indonesias (22 céntimos de euro) por pasajero desde que comenzaron las operaciones.

El servicio estableció un récord en 2018 cuando transportó a 730.000 pasajeros por día, un salto significativo de 331.000 por día en 2015. Alrededor de 189,8 millones de pasajeros utilizaron el servicio de TransJakarta en el año de 2018, y apuntaron a servir a un millón de pasajeros diariamente. Así que, lógicamente, Busworld está muy entusiasmado con su



participación en la exposición y el congreso. Desde que se decidió comenzar a operar en Yakarta el 15 de enero de 2004, TransJakarta se ha convertido en un nuevo símbolo cultural del transporte en Indonesia. Tanto para los responsables políticos como para los residentes de la ciudad, TransJakarta es una herramienta de aprendizaje para dar la bienvenida a la movilidad urbana sostenible.

### Un punto de referencia

Como el primer sistema de transporte público subsidiado por el gobierno de la ciudad, TransJakarta es una prueba de que otras ciudades en Indonesia también pueden tener un sistema de transporte público administrado por el municipio.

En los últimos años, TransJakarta se ha convertido en el punto de referencia del sistema BRT para las ciudades de Indonesia, como Semarang y Medan, e incluso fuera de Indonesia, ya que TransJakarta fue el primer sistema de BRT construido en el sudeste asiático.

Para los residentes, tener un transporte público confiable es sin duda una ventaja tremenda, especialmente en la eficiencia y también del tiempo. No solo eso, los residentes también están acostumbrados a alinearse, otorgar cupos prioritarios a grupos vulnerables (ancianos, mujeres embarazadas...) y son más conscientes de los problemas de género presentes en el sistema de transporte público.

Destaca por equipar el sistema de motor eléctrico Efficient Hybrid

# El nuevo MAN Lion's City llega con todas sus novedades a Italia

El nuevo MAN Lion's City acaba de aterrizar con todos sus nuevos equipamientos en el mercado italiano. El modelo presentado está equipado con algunas personalizaciones y con el innovador sistema Efficient Hybrid. Destaca su nueva plataforma, que hasta la puerta central es de piso bajo, ya que MAN decidió modificar la ubicación del tanque, situándolo más atrás y las baterías debajo del asiento del conductor.

La habitabilidad del compartimiento de pasajeros también se ve favorecida por la elección de asientos individuales equipados con un accesorio en voladizo, es decir, enganchado a la pared, por lo que no está situado sobre el suelo, lo que mejora y simplifica las labores de limpieza.

La reducción de la tara (en casi una tonelada) permite una capacidad total de viajeros de tres cifras. También cuenta con refuerzos estructurales para la aprobación del reglamento R66.02 (resistencia antivuelco) y para el cumplimiento de R29a (impacto frontal de la cabina de conducción). La posición vertical del nuevo motor D15 de nueve litros, otra de las muchas novedades que presenta el fabricante con este modelo, ha permitido la implantación de un diseño superior.

Por otro lado, el techo interior es el otro elemento de gran novedad, ya que está fabricado de una sola pieza (premontado) y sin marco, para aligerar la estructura y hacer que la superficie sea más regular. Incide de manera directa, también, en el nuevo concepto de iluminación interna indirecta, para el que se utilizan dos tiras continuas de lámparas LED.

Por último, gracias a la butaca Isri 6860 Nts2, el conductor puede encontrar la posición ideal en cabina, gracias a un aumento de profundidad de cinco centímetros y al nuevo tablero de instrumentos con ajuste integral al volante.

La visualización de la información de conducción principal y cualquier anomalía se puede ver a través de la pantalla digital (ahora en color), equipada con un gráfico intuitivo y menú de selección. Para mover al vehículo de 12 metros, dispone de 330 CV junto con una caja de cambios ZF Ecolife.

### Un híbrido eficiente

El MAN Lion's City muestra su sistema Efficient Hybrid, que consiste en un motor-generador eléctrico de 6 kW, desarrollado por MAN junto con Nidec que está situado entre el motor y la caja de cambios; y dispone de una línea eléctrica de 48V que lo conecta a un inversor Csaí Ac/Dc, un grupo Ultracap 48V Eberspacher-Maxwell, un convertidor de 48V/24V para suministro de energía a bordo y una reducción sustancial del consumo de combustible.



## Dbus implementa mejoras en varias de sus líneas de autobús

A partir del lunes 1 de abril, Dbus mejorará el servicio de las líneas 26-Amara-Martutene, 35-Arriola-Antiguo-Aiete-Ospitaleak y 45-Estaciones Renfe-Bus Geltokiak-Antiguo-Aiete, con el fin de adaptarlo a las necesidades de los usuarios. Por un lado, respecto a la línea 26-Amara-Martutene: en días laborables, la frecuencia será de 12 minutos en vez de los 15 minutos actuales. Por otro lado, en la línea 35-Arriola-Antiguo-

Aiete-Ospitaleak se modifica la frecuencia de la línea en días laborables, que será de 30 minutos, en los que realizará además un nuevo recorrido para conectar Errotaburu y Lorea con Aiete-Miramón-Hospitales. Por último, en la línea 45-Estaciones Renfe-Bus Geltokiak-Antiguo-Aiete se modifica el recorrido por Aiete para dar servicio a la calle Andoain y a Pagola, al igual que lo hace la línea 19-Aiete-Bera Bera.



## EL COLABORADOR PRIVILEGIADO DE LAS GRANDES REDES URBANAS E INTERURBANAS

### Piezas de recambio para AUTOCARES Y AUTOBUSES

 <p style="color: red; font-weight: bold;">ejes y dirección</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">lunas y parabrisas</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">calefacción</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">cajas de cambio y embragues</p>
 <p style="color: red; font-weight: bold;">electricidad</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">carrocería</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">retrovisores</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">suspensión</p>
 <p style="color: red; font-weight: bold;">filtración</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">motor</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">asientos</p>	 <p style="color: red; font-weight: bold;">frenos</p>

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1 • Plataforma Logística PLAZA  
 50197 Zaragoza ESPAÑA  
 +34 876 26 95 50 +34 876 76 89 94  
[info@cbmiberica.eu](mailto:info@cbmiberica.eu)  
www.cbmcompany.com

El segmento de viajeros superó el 20% de cuota de mercado, con confianza en los dos nuevos Lion's y en Neoplan

# MAN Iberia cierra 2018 con los segundos mejores resultados de su historia y optimismo de cara a 2019

La tradicional presentación de resultados comerciales de MAN Truck & Bus Iberia tuvo lugar el pasado día 26 de marzo en Madrid. Sensaciones positivas en todas las áreas de negocio, y optimismo de cara

al año que comienza, que se prevé plano en lo que respecta al mercado en general. Los hitos principales del ejercicio 2018, en cuanto a camiones, se centran en el liderazgo dentro del segmento de obras y el

crecimiento en rígidos de carretera, consolidando la parte de furgonetas y buses, mejorando los ratios en el área de Post-Venta y con una cartera al alza en la parte financiera. Optimismo de cara al futuro.

Jean Paul-Ocquidant, director de Marketing y Comunicación, expuso brevemente los resultados del Grupo, presentados recientemente, en los que destaca la entrada récord de pedidos (+13,9% con respecto al año anterior, hasta los 123.002) y una facturación conjunta (de MAN Truck & Bus y MAN Latin America) de 12.236 millones de euros, un 9,5% más que en 2017, con casi un 20% más de unidades vendidas (139.918) y un resultado operativo de 332 millones de euros, en línea con lo conseguido el ejercicio precedente.

La parte de Buses correspondió al director del segmento Coach, Ignacio Bendala, que espera un mercado plano para 2019. Sobre los datos de 2018, recaló que España creció un 11,3% en urbano, pero descendió ocho puntos en el suburbano y casi siete en interurbano, para un -2,6% en total. En este escenario, MAN matriculó "casi 200 unidades de urbano, de las que 67 fueron híbridas, con una cuota del 25,3%, y 342 autocares, con una penetración del 20,5%", a la que hay que sumar casi un punto y medio procedente de Neoplan. Bendala recordó que, aunque el mercado está casi al 50% entre chasis y completos, "nosotros ven-

demos el 36% de integrales, porque mantenemos ambas opciones, potenciamos las dos (con soluciones EfficientLine para el chasis) y es el cliente el que decide". Sin olvidar el lanzamiento del nuevo Lion's City y sus nuevas motorizaciones, también puso el acento en la excelente acogida que el mercado ha tenido con los autocares Lion's Coach ("del que acabamos de entregar la unidad número 100") y Neoplan Tourliner, y anunciando que este verano la marca Neoplan dará un paso al frente, presentando la gama a nivel nacional en un tour por distintas ciudades.

## Mercancías

Jaime Baquedano, director comercial de Camiones y Furgonetas, expuso los resultados de su Departamento, resumiendo en un crecimiento "paulatino, orgánico y consolidando nuestra posición. Los datos de 2018 no son malos, pero nos encontramos en un año de incertidumbres". El mercado de camiones de más de 6 toneladas cayó en España un 3% durante 2018, aunque Baquedano espera "un repunte en 2019, en el entorno del 2%, hasta situarnos en las 23.500 unidades". En dicho escenario, MAN subió medio punto de cuo-



ta, hasta el 13,6%, lo que supone "nuestro segundo mejor resultado

de la historia", gracias a hechos como "el crecimiento de dos puntos

por encima del mercado de rígidos de carretera (hasta una cuota del 11,2%), liderando el segmento de obras con casi un 27% de penetración y manteniendo nuestra cuota en tractoras, un 14,2%, en un segmento que perdió casi 10 puntos".

La disponibilidad de vehículos carrozados en stock, gracias al programa Truck 2 Go, la propuesta de soluciones fáciles para el cliente serán la base de 2019, que tiene como objetivo "incrementar nuestra presencia en el mercado retail e mantener el liderazgo en obras", con el camión eléctrico y la digitalización como pilares de futuro.

En cuanto a la TGE, Baquedano matizó que "se sitúa en el segmento premium, ampliando gama y con una oferta muy diversificada de carrozados (Vans 2 Go)", con el objetivo de seguir creciendo poco a poco.

Para finalizar, Marcus Gossen, director gerente de la filial española, comentó que "en 2018 hemos crecido en volumen y por la actividad de buses completos", añadiendo que su previsión para 2019 es de "un año sin muchos cambios, tanto en camiones como en la actividad de autobuses y autocares".

## Post-Venta sigue al alza, la financiera incrementa su cartera y se pone en valor la responsabilidad social de la marca

Una de las novedades de la presentación de resultados de este año fue el repaso a la actividad de MAN en el ámbito de la responsabilidad social. Miryam Torrecilla, del Departamento de Marketing, mencionó que "desde 2010, llevamos a cabo este trabajo basándonos en cinco pilares: responsabilidad con los productos, responsabilidad en la producción, en la cadena de montaje, con las personas, y con la sociedad y la integridad". Como ejemplos destacó la apuesta por la electromovilidad y la transformación digital; la reducción de emisiones de CO2 en las plantas, que llegará al 25% el año que viene; las múltiples colaboraciones mantenidas con distintas ONGs, en especial con la mirada puesta en los más pequeños; y la implicación de los propios trabajadores de MAN, con la donación de sangre o de sus cestas de Navidad para diferentes causas.

El mercado de usados, bajo la

marca TopUsed, es responsabilidad de Ricardo Martín, que calificó el resultado en camiones como "más que digno, ya que caímos un 3%, igual que el mercado, pero las tractoras, que representan casi el 95% de nuestras ventas, cayeron el 10%. En 2019 esperamos volver a volúmenes récord, superando a 2017, tanto en camiones (con el objetivo de llegar a la cota de los 2.000) como en buses", donde se vivió un ligero descenso por encima del mercado "debido a la escasez de concursos". Entre los objetivos para 2019 se encuentra el potenciar la venta local (ahora situada en el 65%), la actividad con los concesionarios y el concepto BCC (Buses Competence Center), cuyo punto nacional se encuentra ubicado en Seseña.

## Post-Venta

Por lo que respecta a la Post-Venta, la red de MAN se compone de 66 puntos de servicio, 11 Centers y 55 Services, a los que sumarán cuatro

más esta primavera (el de Burgos ya está operativo). En 2018 creció la venta de recambios casi un 8% y la mano de obra un 8,3%, mientras que la presencia de contratos de mantenimiento y reparación en la venta de nuevos se incrementó un 24,4%. El 98,3% de pedidos urgentes son entregados en tres días o menos. Hubo mención a la línea ecoline de productos reacondicionados (20% de la facturación), con atención especial a los motores "híbridos" (con parte de las piezas renovadas), que alcanzan un portafolio de 137 variedades disponibles. Muy reciente es la campaña de Garantía de Movilidad, que facilita la asistencia en carretera y los vehículos de sustitución para camiones y furgonetas (ver NEXOTRANS.com).

El área financiera, por su parte, incrementó tanto su cartera (6.129 contratos vivos) como la facturación, con más de 377 millones, a pesar de haber perdido algo de cuota en todas las gamas.



España es el primer mercado en el que aterriza este modelo, tras su lanzamiento en la pasada IAA

# Scania presenta el InterLink MD, su primer autocar con propulsión GNL

En la IAA de 2018, Scania ha presentado su nuevo autobús Scania Interlink Medium Decker de gas natural licuado (GNL) con una autonomía de hasta 1.000

kilómetros. El transporte con GNL reduce las emisiones de CO2 en un 20%, al mismo tiempo que reducen los óxidos de nitrógeno y las emisiones de partículas.

Tiene un alto contenido de metano. Scania amplía la extensa oferta de opciones de combustibles alternativos para los viajes en autobuses sostenibles.

Alberto Linares, director comercial de Buses de Scania, afirma que "estamos ante nuestro primer vehículo de gas para media y larga distancia, que además es el primero que ha construido Scania, por lo que somos el primer mercado que lo presenta", añadiendo que "es importante destacar su fiabilidad y rentabilidad garantizada desde el primer momento", ya que la cadena cinemática es "la ya conocida por nosotros en el segmento urbano, que estuvo en el 50% de nuestros pedidos del año pasado. Sabemos que funciona y la red la conoce a la perfección".

Se trata de un vehículo con 1.300 km de autonomía, una unidad integral (de momento, no se contempla la posibilidad de que se fabrique un chasis carrozable), homologado en Clase III, que alcanza una capacidad de bodega de hasta 4,5 metros cúbicos, a pesar de albergar los depósitos de gas. En principio, sale al mercado con el motor de 320 CV, caja automatizada de 12 relaciones y disponible en dos y tres ejes, con longitudes entre 11 y 13,2 metros en el primer caso, y entre 12,6 y 14,9 en el segundo. Como indican desde la marca, incorpora también todos los sistemas de seguridad, como el aviso de abandono de carril, AEB, ESP, ACC, Active Prediction y *kneeling*.

Scania ha realizado una comparativa de ahorro a 10 años entre un vehículo de gas natural y uno diésel convencional, que recorra al-



rededor de 100.000 km, y los datos arrojan que el 20% de mayor precio de adquisición y una estimación del 7% en los costes operativos de mantenimiento, se compensan con una reducción del 40% en cuanto a consumo, "por lo que el descenso del TCO al final del ciclo de su vida útil estaría en un 19%".

Su producción en serie se espera para 2020, aunque ya hay dos unidades vendidas en España, previsión de alcanzar la decena durante este ejercicio "y el doble o más para que el que viene, sobre todo pensando en que es una solución para las líneas regulares", concluyó Linares.



## ✓ A detalle

### Características

- 1 Tiene una altura de casi tres metros y medio, con hasta 53 butacas reclinables. Estructura de acero inoxidable, fabricada en Finlandia, acompañada de una carrocería exclusiva de Interlink. Volumen de bodega de 4,5 metros cúbicos.
- 2 Motor con control de emisiones por sistema catalítico de tres vías. Cinco cilindros (cuatro válvulas por cilindro) y una potencia máxima de 235 kW a 1.900 rpm.
- 3 Chasis con suspensión delantera independiente, frenos de disco con gestión electrónica, freno de parada en todos los ejes, Hill Hold...

## ★ Mercado

# Presenta ventajas económicas y favorece la sostenibilidad



La sostenibilidad fue el tema principal de Scania en la IAA, así como la gama completa de autobuses y autocares con combustibles alternativos: desde Scania Citywide LE Suburban híbrido hasta el Scania Interlink High Decker con HVO (aceite vegetal hidrotratado). Además, Scania presenta su autobús con batería eléctrica Citywide Low Floor, que actualmente ya se puede encontrar en el tráfico regular en la ciudad sueca de Östersund. En la IAA, los visitantes tuvieron la oportunidad de conocer el autobús de primera mano en una ruta interna por el recinto ferial de la Deutsche Messe. "Scania tiene como objetivo allanar el camino para todos los vehículos de emisiones cero y bajas emisiones que necesitan las empresas para llevar

a cabo las diversas operaciones de transporte" aseguró Alexander Vlaskamp, vicepresidente sénior, de Scania Trucks

### Ventajas respecto al diésel

El transporte con GNL puede llegar a reducir las emisiones de CO2 en un 20%, al mismo tiempo que reducen los óxidos de nitrógeno y las emisiones de partículas. Además, los niveles de ruido son significativamente más bajos. Algunos países están empezando a ofrecer biogás licuado, reduciendo las emisiones de carbono en un 90%, como es el caso de Scania. El GNL ofrece a la compañía una mayor rentabilidad y un menor consumo. Les ha permitido reducir hasta un 40% el consumo respecto al diésel.

Los vehículos propulsados por GNC ganan posiciones respecto a los eléctricos como vehículos de energía alternativa

# Las grandes marcas de autobuses apuestan por el uso del GNC durante la jornada de Castrosua y Unvi

Castrosua y Unvi organizaron, el pasado 20 de marzo, la jornada 'Movilidad en Galicia. Modelo de transporte y propulsiones alternativas', que tuvo lugar en el Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela. El di-

rector general de Movilidad de la Xunta, Ignacio Maestro, expuso las líneas básicas del modelo de transporte de Galicia, que pasa por la sostenibilidad, la eficiencia y el servicio al ciudadano. Además, intervinieron rep-

resentantes de fabricantes como Iveco, Volvo, MAN o Scania, y de compañías energéticas como Repsol. Los dos carroceros gallegos de autobuses están preparados para afrontar los nuevos retos del transporte público.

El director general de Movilidad de la Xunta, Ignacio Maestro comenzó hablando del Plan de Transporte Público de Galicia, que fue aprobado por la Xunta en noviembre de 2018, y que recoge las líneas generales "que sirven como base de los proyectos de explotación actuales, los cuales ya estamos desarrollando". De hecho, "la semana que viene publicaremos los pliegos de licitación para las empresas". Maestro explicó que el Plan, por motivos legales, se ha tenido que dividir en dos bloques: un primer bloque con 100 contratos "que abarcan aproximadamente lo que fue la licitación de 2017 (Orense, 80-90% de la provincia de Lugo, 40-50% de Pontevedra y queda la mayor parte de A Coruña por licitar)".

Estos primeros contratos abarcan algo más de 1.000 vehículos, una media de 10 vehículos por contrato (como máximo 30). "Estamos hablando de que el 62% de los contratos tienen 10 o menos de 10 vehículos. Estamos intentando adaptar la realidad empresarial y la realidad de la demanda del interior de Galicia".

"Es importante, por ello quiero

destacarlo, el servicio que dan las líneas compartidas en Galicia. En la última licitación, ya se incluyeron este tipo de líneas y transportaron más de 300.000 personas. Estamos hablando de usuarios que no tenían disponibilidad de transporte público y ahora sí". Maestro cree fundamental ofrecer transporte público a aquellas zonas que no cuentan con este servicio.

Por otro lado, el Plan gallego sigue manteniendo el transporte a demanda, aquel que en aquellos sitios donde realmente el autobús tiene pocos usuarios y ocasionales, pueda satisfacer también ocasionalmente las necesidades de los usuarios. "Es decir, dar servicio solo cuando es solicitado. Actualmente, estos viajes se pueden reservar por teléfono o vía web hasta las 20.00 horas para viajar el día siguiente".

Maestro también quiso comentar el tema del empleo, pues "hoy en día, en Galicia existen casi 2.000 contratos relacionados con conductores y acompañantes". En cuanto a cifras de negocio, también hay que hablar de la línea empresarial, de cuánto van a costar estos contratos o cuándo

se van a cobrar. "Estamos hablando de un presupuesto estimado de unos 60 millones de euros anuales y una licitación de 600 millones de euros, de los cuales la Xunta de Galicia tiene previsto aportar 45 millones anuales".

Además, como novedades, la Xunta va a expandir la zona de transporte metropolitano por toda la Comunidad. La idea es que el ciudadano pague lo mismo tanto en una zona de Galicia como en otra; y, ha querido recalcar Maestro, que un mínimo de un 65% de la puntuación de los futuros concursos va a estar relacionada con la calidad, "nada relacionado con la licitación de 2017, aquí aparte de fórmulas matemáticas va a haber descripción. Hemos realizado un trabajo de campo para adaptar la oferta a la demanda".

Dentro de los futuros pliegos van a ser clave los criterios medioambientales. Para ello, y tras varias discusiones, "nos hemos decantado por los distintivos ambientales que otorga la DGT", que dividen los motores de vehículos en cuatro grupos. Respecto a ello, Maestro comentó que "somos conscientes de las limitaciones y por ello no



está actualmente entre nuestros objetivos que los autobuses sean completamente eléctricos. Nuestra intención es que el estándar se sitúa en el Euro 6, que actuará como base de nuestra flota (grupo C)".

En resumen, los pilares del Plan son el transporte a demanda, el transporte escolar y las cláusulas sociales para mejorar el empleo y

el medio ambiente. Para finalizar, Ignacio Maestro ha afirmado que, desde la Xunta, "estamos siendo bastante cumplidores. Esperamos que a comienzos de abril estén licitados todos los contratos de explotación del primer bloque; y que a partir de junio esté listo el segundo bloque con intención de que en diciembre de este año esté todo implantado".

## 'Los vehículos propulsados por energías alternativas en Galicia no representan un porcentaje elevado, queda mucho por hacer'

Los dos carroceros gallegos de autobuses están preparados para afrontar los nuevos retos del transporte público. El auge de la demanda de vehículos de menores emisiones contaminantes sitúa a las dos empresas en el punto de mira por la experiencia acumulada en sistemas de propulsión alternativas a la combustión, como la electricidad o el Gas Natural Comprimido (GNC). Tanto Castrosua como Unvi contemplan un crecimiento en las unidades para entregar a lo largo de 2019 de entre el 9% y 33%. Entre ambos, saldrán de sus plantas este año 880 autobuses: 500 de factura Castrosua y 380 de Unvi.

La mayor parte de ponentes de la jornada coincidieron en que el gas sería la energía de propulsión del futuro por excelencia. El director comercial de Castrosua, Ramón Fernández, señaló que "el gas es una tecnología probada con éxito, los vehículos a gas son más accesibles y respetuosos con el medio ambiente. Realmente es la única alternativa válida 100% a los vehículos diésel".

El jefe de Ventas Nacional de Unvi, Pablo Rodríguez, señala que "el número de vehículos propulsados por energías alternativas en Galicia no representa un porcentaje elevado, por



lo que en este sentido queda mucho por hacer. Nosotros hacemos nuestra pequeña aportación ofreciendo una amplia gama de vehículos propulsados por gas, energía en la que confiamos mucho".

Por otro lado, el responsable de Producto Bus Iveco España, Eduardo Crespo, apuntó que "en

Iveco llevamos 25 años trabajando con GNC. Nuestro próximo salto será llevar el GNC al segmento de interurbanos".

### No todo es gas

Por su parte, el responsable comercial de Urbanos/Suburbanos de MAN Truck & Bus, Álvaro Sainz de Aja,

comentó que, sin embargo, en MAN se apostaba sobre todo por el HVO (forma de producir diésel de una manera sostenible sin perjudicar motores, las emisiones o sistema de tratamiento de los gases de escape) y el biogás. "MAN defiende la propulsión eléctrica o de gas para ámbitos urbanos, pero defiende la

eficiencia para el resto de ámbitos mediante el desarrollo de un diésel más sostenible, como el HVO".

El gerente de Área de Autobuses Urbanos de Scania, Pedro Cotera Usua, quiso destacar que "para nosotros existen tres pilares de transporte sostenible: eficiencia energética, combustibles alternativos y electrificación, y redes de transporte inteligente y seguro. Scania apuesta sobre todo por el gas natural y el biogás, ya que el GNC es ecológico y sostenible económicamente, algo fundamental".

Por su parte, el responsable comercial de Autobuses Urbanos y Venta a Flotas de Volvo Buses, Fernando Chavarría, afirmó que en Volvo "apostamos por que los vehículos urbanos del futuro van a ser eléctricos. Desde 2010, Volvo dejó de producir vehículos diésel para ámbitos urbanos, pasando a ser eléctricos".

El gestor de Desarrollo de mercado Autogas Galicia y Asturias de Repsol, Fernando de las Heras, explicó que "nosotros no queremos dejar fuera a ninguna alternativa, todas son válidas, aunque antes energías como el GLP no eran consideradas una alternativa. Hasta 2016 no se reconoce en España la madurez tecnológica del GLP".

Las empresas encuestadas en el Especial Carroceros NEXOBUS 2019 coinciden en resaltar su flexibilidad como gran activo

# La transformación hacia el producto eléctrico es el futuro para la industria carrocera nacional

La actividad carrocera nacional vivió un ejercicio 2018 al alza, consolidando la tendencia registrada el año anterior. Y coinciden al señalar que 2019 será un año estable o de cierta mejoría, con previsiones de elevar

el número de unidades matriculadas o, al menos, mantenerlas. En el capítulo de coincidencias, también se encuentra la apuesta por el vehículo eléctrico a largo plazo y futuro, la predisposición a firmar alianzas con

otros carroceros en caso de que se den las condiciones, y la falta de planes concretos en cuanto al desarrollo de vehículos integrales. Aquí están las opiniones de sus responsables y una relación de su oferta completa.

AYATS

## ‘La propulsión eléctrica será el futuro del Sector’

**1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.**

Ayats se fundó en 1905. Somos una empresa que fabrica carrocerías de autobuses y autocares, así como también vehículos integrales, con chasis Ayats. Dispone de tres fábricas actualmente, distribuidas entre Tona y Arbúcies, para el mercado europeo, y otra en México para el mercado americano. Actualmente la plantilla es de 200 personas, aproximadamente.



Laura Bota Puigdevall, desarrolladora de negocios internacionales.

**2.-¿Cuáles fueron las cifras de cierre de 2018 (unidades por segmentos, si es posible)?**

La facturación de la compañía se sitúa alrededor de los 20 millones de euros el año pasado.

**3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?**

Nuestra gama de producto es amplia y variada. Gracias a nuestro vehículo integral, somos capaces de estar presentes en prácticamente todos los segmentos, incluyendo el de los vehículos eléctricos. En Octubre de este mismo año vamos a presentar un nuevo modelo en la feria de Bruselas.

**4.-¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?**

Hace años que desarrollamos nuestros

propios vehículos integrales. Nuestro vehículo integral es de capital importancia para nosotros, gracias a la versatilidad que nos concede; aun así, trabajar con las grandes marcas va a seguir siendo muy importante para nosotros.

**5.-¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?**

Creemos que va a ser el futuro del Sector y que va a tener un gran crecimiento en los próximos años, y estamos muy preparados para ello.

**6.-¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?**

No esperamos demasiado crecimiento en el segmento del transporte de pasajeros de media-larga distancia. Creemos que la mayor parte de este crecimiento se va a dar en los vehículos de propulsión alternativa, y en ese futuro la marca Ayats tiene mucho potencial.

BEULAS

## ‘Trabajamos constantemente en la mejora del producto’

**1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.**

Los inicios de Beulas datan del año 1934. Nuestra plantilla actual es de 180 trabajadores.

**2.- Cifras de cierre 2018, facturación y previsiones 2019.**

En el pasado 2018, nuestra facturación total fue de 22 millones. Para este año 2019, nuestra previsión es de llegar a los 24 millones.

**3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?**

En este 2018, hemos ampliado nuestra gama con el modelo Gianino con un ancho de 2.500 mm. Nuestro departamento de I+D trabaja constantemente en la mejora del producto, tanto a nivel de diseño como de calidad.



**4.-¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?**

Mientras seamos capaces de dar respuesta a necesidades específicas de los clientes, seguiremos teniendo mercado. Para dar mejor servicio a los viajeros, diseñamos según criterios técnicos de cada empresa, logrando un alto nivel de calidad, gracias a la experiencia acumulada y un espíritu de entrega al cliente.

Dolores Beulas, directora administrativa de Beulas.

BURILLO

## ‘Un futuro globalizado en perjuicio de los más pequeños’

**1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.**

Carrocerías Burillo SL, fue fundada en 1957, sita en Logroño, con unas instalaciones de 10.000 metros cuadrados y una plantilla actual de 22 personas.

**2.- Cifras de cierre 2018 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2019.**

Dos unidades nuevas de doble piso turístico, clase I, para el mercado europeo, y 258 reparaciones de vehículos especiales nuevos

**TRABAJA CON CONFIANZA**

Allison Transmission

La transmisión líder en el mundo... y muy cerca de ti.

Llámanos a 916 737 012.

allisontransmission.com

© 2019 Allison Transmission Inc. All Rights Reserved.

para el mercado español. El volumen de facturación fue de 3,9 millones de euros. Esperamos en 2019 mantener un nivel de actividad y facturación similar al año anterior.

### 3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?

Nuestro producto continúa siendo la carrocería para autobuses urbanos de clase I, en colaboración con MAN. Desde 2012 hemos ampliado la oferta con el autobús turístico de doble piso, también en clase I, con las previsiones de entrar en el mercado alemán. No presentaremos novedades este año.

### 4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?

No, no tenemos esa capacidad ni lo planteamos como desarrollo futuro.

### 5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?

Entendemos que es la solución a un entorno más limpio y más ecológico, pero aún existen



Angel Oscar Saenz de Urturi, administrador. Más de 40 años al frente de la empresa.

dificultades en la autonomía de vehículos pesados con muchas horas de trabajo diario. Aún se debe investigar mucho para avanzar en estas soluciones. Nosotros derivamos esta solución en MAN.

### 6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocería, a medio plazo?

Con signos de recuperación, pero cada vez más globalizada en perjuicio de los más pequeños y menos adaptados al cambio.

## CAR-BUS.NET

## ‘Intentamos estar a la vanguardia tecnológica y evolutiva’

### 1.- ¿Cuántas unidades fabricó su compañía a lo largo de 2018?

Nuestra compañía cerró el año con la venta de 110 unidades, 100 de ellas sobre chasis Mercedes Benz Sprinter y 10 de ellas correspondientes a un lote de 18 microbuses eléctricos para la EMT de Madrid que han empezado ya a dar servicio en el centro de la capital.

### 2.- ¿Cuántas unidades se han quedado en el mercado nacional y cuántas han tenido la exportación como destino?

Un 35% corresponden a exportación a través de nuestros distribuidores, todos ellos dentro de la Unión Europea, y el otro 65% se suministraron al mercado nacional.

### 3.- ¿Cuáles son los principales países a los que exporta su compañía?

Los países donde actualmente estamos presente y exportamos son Francia, Reino Unido, Alemania, Andorra, Portugal, Suiza e Italia.

### 4.- Según los datos de Ascabús, las cifras de fabricación en 2018 aumentaron un algo más de un 2% respecto a las de 2017. En su caso, ¿qué balance hacen de 2018 frente a los resultados de 2017?

En nuestro caso no ha habido un incremento en el número de unidades venidas pero sí un incremento en la facturación, en primer lugar porque ha aumentado dentro de nuestra gama de producto la venta de vehículo carrozado en detrimento de las transformaciones y por otro lado la fabricación en serie del vehículo integral 100% eléctrico Wolta.

### 5.- ¿Cómo ven la situación actual? ¿Creen que aumentará la renovación de flotas en nuestro país?

A finales del año 2018 se ha procedido con el cambio del modelo Sprinter y con ello hemos tenido una menor entrada de chasis y como consecuencia tuvimos una notable bajada de las ventas. Ahora que está ya disponible y renovada completamente nuestra gama de producto, estamos recuperando el nivel de producción previo siendo más



Jordi Monferrer Muñoz es el director de Car-bus.net, una empresa con 55 años de experiencia en el Sector que trabaja para desarrollar la mejor tecnología para poder ofrecer a sus clientes vehículos exclusivos y adaptados a todas las necesidades.

una reactivación que un aumento en la renovación.

### 6.- ¿Hacia dónde creen que se encaminará el mercado este año y cuáles son sus previsiones para este 2019?

El mercado se va encaminando cada vez con más firmeza hacia el vehículo ecológico y otros modelos de negocio, como el bus a demanda que favorece, a nuestro entender, nuestra gama de producto. Conscientes de ello intentamos, dentro de todas nuestras posibilidades, estar a la vanguardia tecnológica y evolutiva.

### 7.- ¿Tienen pensado lanzar alguna novedad este 2019?

El pasado 27 y 28 de febrero en la Jornada de Apetam de Málaga, tuvimos el placer de presentar en exclusiva la distribución de los modelos European Bus, Tourer 1224 HD Top Class y Tourer 1223 HD Top Class para el mercado español y portugués, con una capacidad de 37 plazas + guía mas conductor. El desarrollo y la fabricación de este modelo se lleva a cabo por la empresa Ermisbus con la supervisión y la cooperación técnica a de Daimler AG y de

acuerdo con las Directivas de montaje de carrocería de Mercedes Benz. El autobús estará acompañado en el momento de su registro por el certificado de MB Lono, verificando la autorización de MB. Car-bus.net ofrece toda la garantía de dos años para la carrocería y la garantía de las piezas

mecánicas estará cubierta por toda la red de MB autorizada y las estaciones de servicio Evobus en toda Europa. Y siguiendo la gama de producto carrozada en Car-bus.net estamos trabajando en algunas novedades pero como de costumbre preferimos no adelantar acontecimientos

## CASTROSUA

## ‘El desarrollo de un vehículo integral no es una prioridad’

### 1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.

Nuestro fundador y actual presidente de honor de Grupo Castrosua, D. Jose Castro, creó la empresa en el año 1948 en un pequeño taller de O Carballiño. En la actualidad, Castrosua es un grupo empresarial conformado por cuatro firmas: Carsa, Insular, Cidsa y Castrosua ubicadas respectivamente en Villagarcía, Las Palmas y las dos últimas en Santiago de Compostela. El Grupo cuenta con más de 600 trabajadores, con unas instalaciones de 80.000 m2, de los que 34.500 corresponden a plantas productivas y nuestra actividad principal está centrada en el diseño y fabricación de carrocerías para autobuses y autocares. Castrosua lleva más de 70 años aportando soluciones y creando servicios a medida para nuestros clientes, abordando proyectos pioneros. Ofreciendo, en definitiva, proximidad, confianza y calidad a lo largo de nuestra trayectoria, eso es valorado por nuestros clientes y a ellos nos debemos.

### 2.- Cifras de cierre 2018 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2019.

El pasado 2018 en Grupo Castrosua hemos cerrado el año con la fabricación de 430 unidades, el 60% han sido vehículos urbanos, entre los cuales ha habido casi un centenar de unidades articuladas, y el resto interurbanos. Esta cifra supone haber crecido un dos por ciento en cuota de mercado con respecto al año anterior con respecto al total de los segmentos. Si analizamos solo el mercado de carrocerías podemos decir que más del 80% de las unidades urbanas y suburbanas matriculadas en el país, han sido nuestras. Ultimando el cierre de 2018, y en referencia a nuestras dos unidades fabriles, la facturación rondará los 68 millones de euros; si hablamos de la facturación del Grupo es superior. En 2017 hemos cerrado con 53,2 millones por lo que la facturación del 2018 ha sufrido un incremento superior al 25% con respecto al año anterior. Los motivos son básicamente un incremento del número de unidades entregadas, el mix de producto y, por otro lado, el haber aumentado nuestra facturación en otras actividades secundarias como la venta de recambios, pero no por ello menos importantes a la hora de aportar valor y negocio al proyecto. Nuestro objetivo de facturación y fabricación de unidades para 2019 es mejorar ligeramente estas cifras, y con respecto a la previsión de unidades matriculadas, estimamos que el mercado crecerá sobre un 9% que lo absorberá al completo el segmento urbano, aunque las matriculaciones hasta la fecha no indiquen lo mismo.

### 3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades?

En Castrosua disponemos de una amplia gama de producto en los tres segmentos de autobuses de más de 16 toneladas y somos



Ramón Fernández Montojo es ingeniero superior industrial y con más de 11 años de experiencia en el Sector. Se incorporó a Castrosua en marzo de 2013 como responsable comercial de urbanos y cercanías, y desde octubre de 2017 es director comercial de Grupo Castrosua.

especialistas en combustibles alternativos como el GNC e Híbridos. Actualmente tenemos cuatro tipologías principales de carrocerías, que son el New City en clase I (de autobuses urbanos, diésel o GNC), Magnus.H híbrido en clase I y II, Magnus.E clase I y clase II (para servicios de cercanías en versión piso alto o L.E en diésel o GNC) y Stellae en clase III (para servicios discretos de medio y largo recorrido en dos y tres ejes). Además, carrozamos dos vehículos híbridos para Vectia, el Teris.10 y el Veris.12. Siempre tratamos de trabajar en interesantes apuestas e importantes proyectos que tienen diferentes objetivos, que no son necesariamente lanzamientos de producto como tal. Por nuestra política de mejora continua enfocamos mucho cada avance, es parte de nuestro día a día.

### 4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral?

El desarrollo de un vehículo integral no se encuentra entre nuestras líneas de acción marcadas en nuestro plan estratégico. Estamos satisfechos con nuestra penetración en el mercado, que no se ha visto perjudicada a pesar de que la cuota de integrales ha seguido creciendo. Además, estamos siendo capaces de mantener nuestra posición a través de nuestra amplia personalización de las carrocerías, nuestras alianzas con las marcas y nuestra capacidad de adaptarnos a las nuevas tecnologías, y son estas cosas las que nos atañen actualmente.

### 5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?

Cada vez más los clientes están exigiendo vehículos con energías alternativas, nuevas soluciones. En estos términos, en Castrosua apostamos por ofrecer nuevos vehículos híbridos, y un claro ejemplo de ello es el lanzamiento del nuevo Magnus.H a finales del año pasado. Los vehículos híbridos y eléctricos serán los que sustituyan a los

vehículos diésel en el futuro junto con los vehículos de gas para entornos urbanos y suburbanos. Por esto último, Castrosua sigue también apostando en ofrecer al mercado una amplia gama de soluciones con el GNC como combustible. La tendencia este último año en vehículos urbanos es que más del 50% de los que se matriculan son a GNC, frente a los híbridos que solo llega al 30%. En el segmento suburbano e interurbano, los vehículos diésel siguen predominando el mercado. La conciencia de cuidar nuestro futuro está en alza, por lo que el futuro pasará por utilizar, cada vez más, vehículos eco-sostenibles. Grupo Castrosua continúa trabajando y adaptándose con la visión clara hacia los tiempos que vienen y garantizarse su hueco en el Sector.

**6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?**

El futuro de la industria carrocera seguirá siendo fundamental para el Sector, puesto que permite aportar nuevas soluciones en

material de accesibilidad y sostenibilidad al mercado, a través de la alta configuración de productos de gran calidad y alto componente tecnológico. Los carroceros tenemos que seguir respondiendo y renovándonos para seguir siendo una industria necesaria que contribuya de forma positiva al transporte de viajeros por carretera en España, cubriendo las necesidades de los clientes y que complementen al producto integral. Los carroceros seguiremos jugando un papel determinante para las marcas completando su gama de producto, que bien por su complejidad técnica o por ser mercados de nichos, no los consideran con volumen suficiente como para hacer un desarrollo completo de su vehículo integral. Tendrá importancia la exportación, donde podemos permitir a las marcas europeas competir en otros mercados con especificaciones técnicas muy diferentes a las nuestras y donde los vehículos completos europeos no se adaptan. Un caso muy claro lo podemos ver en nuestra operación en Corea del Sur.

En 2018 fabricamos 238 unidades, 85 de menos de 22 plazas y 153 de más de 22 plazas, para una facturación de 14,2 millones de euros. Manejamos una previsión para 2019 de 240 unidades.

**3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades?**

Buena relación calidad-precio. Alta durabilidad. Buena rentabilidad para los operadores. En marzo lanzaremos la versión del Sunrise GNC y en abril la nueva carrocería Sunset S4.

**4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?**

En estos momentos no.

**5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?**

Forma parte del 'mix' de propulsiones



Faustino Quince es el director comercial de Carrocerías Ferqui.

alternativas para entornos en los que se requiere bajos niveles de emisiones.

**6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?**

Seguir trabajando y ofreciendo buenos productos y servicios a los operadores.

**FERQUI**

**‘Buscamos una buena rentabilidad para los operadores’**

**1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.**

Carrocerías Ferqui, SL, se fundó en 1957. Se ubica en la Zona Industrial La Barreda, P.15, 33180 Noreña (Asturias). Construimos microbuses y midibuses desde 19 hasta 37 plazas, con una plantilla

de 150 empleados. Exportamos a todos los países de la UE los modelos Nora, Sunset, Sunrise y Dino.

**2.- Cifras de cierre 2018 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2019.**

**INDCAR**

**‘Llevamos más de un año trabajando en la tecnología eléctrica’**

**1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.**

Indcar nació en Arbúcies (Girona, España) en 1888 y en actualmente está dirigida por la quinta generación. Cuenta con una plantilla de unos 250 profesionales, repartidos entre la sede central de España, un segundo

centro productivo de Rumanía y las sedes comerciales europeas. Además, cuenta con una amplia red de distribución, así como de talleres de asistencia repartidos por Europa.

**2.- Cifras de cierre 2018 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2019.**



**ESTO NO HACE TU BUS MÁS EFICIENTE. UN CHASIS SCANIA, SÍ**

**EFICIENCIA Y FIABILIDAD POR ENCIMA DE TODO. ASÍ DE SENCILLO**

En un bus la carrocería es esencial, pero la clave para reducir el consumo está justo debajo: en el chasis. La amplia gama de chasis Scania para autobuses y autocares permite toda clase de configuraciones y ofrece una gran variedad de motores que le aportan mayor fiabilidad y ahorran todavía más combustible. Con la incorporación del motor de 450 CV, Scania amplía su gama de motores con tecnología sólo SCR, sumándose a los ya disponibles de 320, 360 y 410 CV. Sin olvidar el resto de motorizaciones válidas de combustibles alternativos como el gas, el biodiésel y el etanol.



www.scania.es



En 2018 hemos cerrado con más de 400 unidades vendidas, de las cuales más de la mitad han sido vehículos urbanos, de la gama Mobi, Mobi City, Mobi Low Entry y Mobi City Low Entry. El resto han sido vehículos de transporte turístico y discrecional, siendo nuestro modelo Wing el más vendido. Para 2019 las previsiones son positivas, y esperamos tener un crecimiento del 15%, superando las 430 unidades, sobre todo en el segmento urbano.

### 3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?

Nuestra apuesta estratégica es seguir innovado y aportando nuevas soluciones a nuestros clientes. Tenemos una gama muy extensa con modelos de nueve a las 37 plazas para todo tipo de servicios. Somos expertos en diseño y fabricación de minibuses y apostamos por la calidad, la personalización y el servicio. Para este año 2019, estamos trabajando para presentar nuestro modelo eléctrico y empezaremos con el desarrollo de soluciones con GNC. También vamos a adaptar nuestras carrocerías a nuevos cambios que van a introducir las marcas de chasis, las que aprovecharemos para trabajar en algunas novedades.

### 4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?

En 2017 lanzamos la nueva generación Next, diseñado partiendo de un bastidor con motorización DAF y homologado completo como fase 1 y de marca Indcar. El proyecto se basa sobre un bastidor sin ningún componente en la zona de cabina, es decir, sin puesto de conductor ni salpicadero. De esta forma, esta zona queda integrada en la carrocería, permitiendo montar los componentes de forma que se adapten mejor a la carrocería en su diseño integral y para un mejor servicio y mantenimiento. Esto nos ha permitido diseñar integralmente toda esta zona, para poder dar unas prestaciones únicas con un nuevo puesto de conductor más ergonómico y con todos los elementos tecnológicos y de conectividad necesarios para un mayor confort y seguridad. En 2018



Gaël Queral es el director general de Indcar.

este modelo se alzó con el premio a midibús del año 2018, cosa que nos ayudó a darlo a conocer y a que los clientes confíen en él. Actualmente nuestra apuesta pasa por potenciar esta gama, y afianzar el modelo en el mercado para que acabe siendo un referente de midibús.

### 5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?

Es una clara apuesta a largo plazo y a futuro. Llevamos más de un año trabajando en la tecnología eléctrica, que entendemos tendrá un crecimiento importante en la movilidad urbana. Ya hemos presentado nuestro prototipo Strada e-City de propulsión eléctrica, un minibús urbano *low entry*, que actualmente está en fase de pruebas con pasajeros. Nuestro modelo ha sido una apuesta en aportar una mejora a lo que creemos es lo más importante para las empresas de Transporte Urbano, que es la autonomía del vehículo.

### 6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?

Es difícil de prever, pero tengo claro que la forma de viajar va a cambiar en los próximos años, ya sea en la tipología de producto como en la oferta de transporte. Creo que vienen años de cambios y de nuevas oportunidades en el Sector, que debemos saber aprovechar.

Este año han convivido en producción y comercialización modelos transformados y modelos carrozados, lo que ha mejorado nuestras cifras de facturación un 6% aun fabricando menos unidades. El futuro más cercano de Integralia es significarse aún más en los valores que nos representan: desarrollo de tecnología propia, seguridad, compromiso, servicio y atención al cliente. El objetivo para 2019 es consolidar nuestro modelo ONE, adaptarnos al nuevo modelo de Mercedes-Benz Sprinter y reforzar nuestra estrategia comercial personalizada, que practicamos desde finales de 2018. Contamos con una gran red comercial propia, presentes en seis países.

### 3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?

Nuestra oferta consiste en una gama completa de microbuses sobre furgón o chasis que se caracterizan por su estética, calidad, tecnología propia para la gestión del vehículo y compromiso con la seguridad. Todo ello, sobre motorización Mercedes Benz Sprinter. Todos nuestros vehículos cumplen con las exigentes normativas de seguridad europeas y están concebidos uno a uno según la receta de cada cliente. No hay dos modelos iguales, ya que se personalizan según sus necesidades, gustos y usos. También en toda la gama se incluyen adaptaciones específicas para PMR.

### 4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?

Integralia sigue siendo un fabricante de segunda fase que trabaja sobre Mercedes Benz. En 2018, lanzamos nuestro primer modelo de vehículo totalmente carrozado con 25 plazas sobre 5.500 kilos. Supuso un gran reto y el mercado ha comprendido la propuesta, pues ha tenido una gran acogida convirtiéndose en el modelo más vendido de los que fabricamos y comercializamos. El reto al que queríamos sumarnos para 2019 era la adaptación al nuevo modelo Sprinter de Mercedes Benz, y lo hemos superado añadiendo nuevos interiores y un *restyling* exterior. Sin embargo, lo más importante de Integralia para 2019 va a ser la implantación del Sistema de Gestión, que introducimos para todos nuestros vehículos y que va a suponer un desarrollo y una ayuda extraordinaria para el conductor desconocida para este Sector. Pasamos de botoneras inacabables a dos pantallas intuitivas en la que se resumen todas las opciones posibles para dotar de comodidad el interior del habitáculo. El sistema de gestión de Integralia para los nuevos vehículos es un desarrollo propio fabricado totalmente en Integralia. Todavía no podemos descubrir los detalles pero es

una herramienta que actualmente no existe ni en autobuses ni microbuses. Para 2019 en Integralia también hemos apostado por ofrecer productos muy seguros, accesibles y funcionales sin renunciar a la estética. Son vehículos para trabajar que, por su tecnología, su manejo y su habitabilidad, aportan un plus al mero hecho de hacer un trayecto. Nuestros vehículos llevan un refuerzo de Mercedes para los 5.500 kilos, R66.02 antivuelco propio y un estricto control de pesos y longitudes. Creemos que 2019 va a ser un año donde se le va a dar importancia a este aspecto.

### 5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?

Vienen años donde las inversiones en innovación van a ser fundamentales y necesarias y, por eso, Integralia está trabajando en colaboración con centros de investigación, como la Universidad Pública de Navarra y el grupo tractor Naveac. Además Integralia forma parte del proyecto "Boletus", que consiste en la fabricación de un prototipo de minibús eléctrico de conducción autónoma, donde diferentes iniciativas públicas y privadas confluyen con su conocimiento y tecnología para experimentar en este tipo de movilidad. El desafío de Integralia es apostar por métodos de propulsión eficaces, que manteniendo los criterios de sostenibilidad, sigan cumpliendo con su trabajo y permitiendo la rentabilidad.

### 6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?

El Sector de transporte en autobús demuestra cada año su gran profesionalidad con la renovación de vehículos, las cifras bajísimas de siniestralidad y una alta satisfacción de los clientes y usuarios, que confirman cada año un mayor uso de este tipo de vehículos como medio de transporte (como indica la Estadística de transporte de viajeros del INE en 2018). El año 2019 trae actualizaciones legislativas, como la introducción de un nuevo tacógrafo y la entrada en vigor del reglamento 107.06. Según éste, el 10 de junio expira el plazo para poder matricular sin las modificaciones a las que obliga la ley. Ésta dice que se debe tener una puerta o salida de emergencia en la parte trasera del microbús y puede significar la pérdida de plazas en algunos casos y configuraciones no habituales en otros. Actualmente lo que más se demanda es la comodidad del viajero y del conductor, la accesibilidad y la seguridad sin que se merme la capacidad operativa del vehículo. Cada vez el usuario es más importante y sabe cuándo viaja en un microbús con antivuelco o no, o si el peldaño de acceso está a veinte centímetros o a treinta, o si te puedes poner de pie dentro de un furgón o no... En este momento, todos los carroceros estamos sujetos a muchos cambios legislativos.

## INTEGRALIA

# ‘Introducimos este año un revolucionario sistema de gestión’

### 1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma y plantilla actual.

Integralia se fundó en 1999, por lo que este año cumple 20 años en el sector del transformado y carrozado de microbuses. Hemos desarrollado íntegramente más de 15 modelos de microbuses en nuestra sede. Integralia dispone de más de 9.000 metros cuadrados entre la nave de producción en Eskiroz (Navarra) y el almacén en la Ciudad del Transporte de Imárcoain y, actualmente, tiene 53 empleados.

### 2.- Cifras de cierre 2018 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2019.

En 2018, Integralia vendió 167 unidades, todas conforme al reglamento antivuelco R66.02. El mercado nacional recibió 64 unidades de Integralia y, para exportación, se fabricaron el año pasado 73 unidades. El pasado año se cerró con una facturación de 10,5 millones de euros. 5,4 de ellos en el mercado nacional y 5,1 en exportación.



Oscar Lana, director general de Integralia, posee una trayectoria profesional ligada al emprendimiento. Comenzó su andadura en el sector turístico y posteriormente conoció el carrozado de autobuses y microbuses de primera mano en la empresa familiar encargándose de la acción comercial.

Fue un año diferente para Integralia por el lanzamiento al mercado de nuestro modelo ONE, que es nuestro primer carrozado.

## IRIZAR

# ‘Vamos a ampliar la gama híbrida con potencias superiores’

### 1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla.

La compañía Irizar fue fundada en 1889, por lo que este año cumplimos 130 años. Irizar es un grupo empresarial con presencia internacional, que actualmente está presente en seis sectores de actividad, transporte de pasajeros, electromovilidad, electrónica, motores y generadores eléctricos, conectividad y energía. Irizar, S. Coop es la empresa matriz del Grupo

y su sede central se ubica en la localidad de Ormaiztegui (Gipuzkoa, España) donde también se encuentra Creatio, el Centro de Investigación y Desarrollo del Grupo. Es un Grupo sólido compuesto por más de 3.300 personas con presencia comercial en los cinco continentes. Hoy es un grupo sólido, diversificado geográficamente e industrialmente y en continuo crecimiento que apuesta decididamente por la marca, la tecnología y por la sostenibilidad.

**2.- Cifras de cierre 2018, facturación y previsiones 2019.**

Cerramos el año 2018 con un volumen agregado de ventas superior a 800 millones de euros. Este año volveremos a crecer más del 5%. Continuamos creciendo, en mayor medida, en productos marca propia, autocares integrales, que han supuesto un tercio de nuestra producción en Ormaiztegui. Irizar Ormaiztegui, Irizar México, Irizar Brasil e Irizar Marruecos consolidan los fuertes volúmenes alcanzados el año anterior con una producción de 15 autocares al día. En 2018 hemos fabricado más de 3.300 autocares Premium en total, de los que 1.400 se fabricaron en España para los mercados europeos. Algo más de 600 han tenido como destino el mercado nacional y los 800 restantes se han exportado a los diferentes países europeos donde Irizar está presente. De ese total, 500 autocares fueron vehículos integrales (de combustión o eléctricos) marca Irizar. Y en cuanto a segmentos, en lo que a autocares se refiere, en el sector de turismo el volumen ha sido inferior a los grandes volúmenes realizados los dos años anteriores. Descenso ya esperado por las fuertes renovaciones realizadas en algunos casos y el incremento de flota en otros. En lo que a urbanos se refiere, hemos comenzado nuestra introducción en varias ciudades españolas, que ya comienzan la incorporación de este tipo de vehículos.

**3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?**

Contamos con una de las mejores gamas



José Manuel Orcasitas, director general del Grupo Irizar.

de producto en el mercado de autobuses y autocares, con tecnología de nuestro grupo y con la opción de soluciones completas 'llave en mano' que le permitan tener un único interlocutor para todos los productos y servicios, y siempre pensando en mejorarla y aumentar el enfoque de la misma hacia la sostenibilidad y el bienestar de los ciudadanos. Una nueva generación de autocares de alta tecnología para el segmento Premiun, autocares interurbanos modelos clase II con tecnología híbrida o biodiesel y autobuses eléctricos urbanos clase I cero emisiones. Desde que lanzamos toda la gama de autocares integrales en el 2011, llevamos una actividad frenética en cuanto a novedades en innovación de producto y tecnología se refiere. A finales del año pasado lanzamos una nueva generación de autocares con unas impresionantes ventajas tecnológicas y de consumos, autocares más sostenibles, con menores consumos y

menores emisiones, conectados, predictivos, fiables, silenciosos y con una reducción de consumo de combustible del 6%. Continuamos trabajando en complementar la gama de autocares y vehículos eléctricos, y en conseguir fuertes mejoras en sus principales sistemas y componentes. En 2019 ya hemos presentado el Irizar ie truck y presentaremos un nuevo paquete híbrido para los autocares. Seguimos involucrados en proyectos de I+D que nos permitan seguir siendo competitivos y liderando tecnología en el futuro (conducción autónoma, almacenamiento de energía...).

**4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?**

Como ya es bien sabido, estamos fabricando autocares integrales desde hace 10 años. Hoy los autocares integrales suponen un tercio de la producción de autocares en la planta de Ormaiztegui y nuestra estrategia es la de seguir creciendo este año.

**5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?**

Estamos comprometidos desde hace años con la sostenibilidad e indudablemente nuestra apuesta por la electromovilidad en 2011 demuestra nuestra clara posición acerca de la propulsión eléctrica. La tendencia de las inversiones hacia vehículos sostenibles es imparable; híbridos y eléctricos, siendo estos últimos los que se impondrán en los próximos años. En 2014 lanzamos el primer autobús cero emisiones, en 2015 se presenta el Irizar i8, en 2016 se lanza el Irizar i6S y la tecnología híbrida paralela, en 2017 el Irizar ie tram, y en

2018 se inauguraron las instalaciones de Irizar e-mobility. Ya estamos aportando soluciones integrales de electromovilidad personalizadas para las ciudades, tanto en lo que respecta a la fabricación de autobuses cero emisiones, como la fabricación e instalación de los principales sistemas de infraestructura necesarios para la carga, tracción y almacenamiento de energía. Todos ellos diseñados y fabricados con tecnología 100% del Grupo y con la garantía y la calidad de servicio de Irizar. La gama actual de vehículos Irizar e-mobility contempla tres modelos: Irizar ie bus, Irizar ie tram e Irizar ie truck. Tenemos grandes expectativas para este nuevo negocio y queremos convertirnos en un referente en la movilidad urbana sostenible en el Sector, aportando soluciones de 'llave en mano', sostenibles, eficientes, fiables, seguras y de calidad con la última tecnología de vanguardia.

**6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carroceros, a medio plazo?**

En Europa, la situación es cada vez más complicada para la industria carroceros. Gran parte de los carroceros han desaparecido o sus fabricaciones son anecdóticas, y los que permanecen irán desapareciendo salvo que evolucionen hacia productos completos, bien ellos solos o mediante acuerdos con otros fabricantes. Como dato significativo, en España el 50% de las ventas de autocares las conforman vehículos completos, porcentaje que, en Europa, es mucho mayor. En autocares, la tendencia continuará sobre todo con la generalización de los vehículos híbridos, y en autobuses urbanos, los vehículos cero emisiones son la opción de futuro.



**Gobel 300:**  
Plataforma automática



**Gobel EVO y MICRO:**  
Plataformas semiautomáticas



**Rampa GOLDEN:**  
Rampa manual para autobuses de piso bajo



**Rampa VICOLI:**  
Rampa eléctrica para autobuses de piso bajo



**Accesorios:**  
Fijaciones de silla de ruedas y pasajero



**ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD**  
con 20 años de experiencia

SUNSUNDEGUI

## ‘Estamos viviendo un cambio importante en el Sector’

### 1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.

La compañía fue fundada en 1944 por José Sunsendegui y hasta los años '80 se dedicó a la reparación de material ferroviario, pasando en esa década a carrozar autobuses y autocares. En la actualidad, Sunsendegui carroza los modelos SC7, SC5 y SB3 sobre chasis Volvo, MAN, Scania y Mercedes. La empresa cuenta con 350 trabajadores.



Jose Ignacio Murillo es el director general de Sunsendegui desde julio de 2010. Ingeniero industrial por la Universidad de Navarra, PDG por el IESE y con un semestre de formación en Japón (KYB), dirige también el área productiva y comercial de la compañía.

### 2.- Cifras de cierre 2018, facturación y previsiones 2019.

El año 2018 hemos carrozado alrededor de 400 unidades, lo que supone nuestra capacidad productiva máxima al día de hoy, con un volumen de facturación de 50 millones de euros. Para 2019 esperamos incrementar de manera importante nuestra capacidad productiva gracias al éxito en el mercado internacional. Para ello, estamos acometiendo mejoras en las infraestructuras y desarrollando una importante política de empleo, que pasa por contratar a unos 100 nuevos operarios.

### 3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades?

Producimos tres modelos: el SC7, nuestro coche insignia, diseñado para largas y medias distancias, es un coche de referencia por su diseño, durabilidad, confort y tecnología. El SC5, el más versátil y polivalente de nuestra gama, creado para servicio de cercanías y distancias medias, y el SB3, diseñado para servicios urbanos e interurbanos, enfocado a recorridos de corta y media distancia, disponible en piso alto y *Low Entry* tanto en sus versiones rígido en dos y tres ejes, como en el articulado. Para 2019 estamos trabajando en el SB3 articulado de 18,75 metros de longitud, el SC5 de 14 metros y el SB3 LE 13,5 metros.

### 4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si lo tienen?

Sunsendegui está especializado en el diseño y la fabricación de carrocerías, y en este sentido no tenemos ninguna intención de dar el salto al diseño y fabricación de vehículo completo a medio plazo. La fortaleza de Sunsendegui es la personalización y los proyectos especiales, por lo que el crecimiento de cuota de los vehículos integrales representa un peligro relativo. Los proyectos especiales, plazos de entrega y el grado de personalización, hacen que Sunsendegui tenga una ventaja competitiva comparado con vehículos completos.

### 5.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?

La situación actual del Sector del transporte de viajeros está viviendo un cambio importante debido a las nuevas normativas de emisiones, la introducción de motores de propulsión alternativa, mayor conectividad del vehículo y sistemas electrónicos cada vez más sofisticados. Hay además, un mayor enfoque al confort y la seguridad del conductor y el pasaje. Esto requiere una mayor comprensión de los nuevos requisitos del cliente para su satisfacción.

UNVI

## ‘En los próximos 10 años convivirán diferentes modos de propulsión’

### 1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.

Unvi nace en 1995 y actualmente cuenta con una plantilla de unos 325 empleados. La sede principal, junto con parte de la producción, está situada en Ourense. En Oporto tenemos otra planta de fabricación. Entre las dos fábricas suman más de 40.000 m<sup>2</sup> y proporcionan una capacidad productiva anual de 700 unidades.



### 2.- Cifras de cierre 2018, facturación y previsiones 2019.

En 2018 se han facturado 285 unidades, de las cuales un tercio corresponden a vehículos de dos pisos. Las restantes se corresponden a micro y midibuses. La facturación de 2018 ha sido de unos 34 millones. Esperamos que nuestra facturación 2019 supere con creces estos años pasados, debido a la gran variedad de producto y al desarrollo de nuevos modelos como el Urbis DDOT GNC.

### 3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades?

Unvi siempre se ha caracterizado por ser una empresa muy flexible con una gran capacidad para adaptar y personalizar el producto, con una gama muy amplia de soluciones. Contamos desde microbuses de 5 tn y 19 plazas, hasta doble pisos de 15 m, tres ejes y hasta 100 plazas. En 2019 vamos a presentar algunas novedades sobre plataformas propulsadas por GNC. En concreto nuestro Compa en versión Urbana y descapotable, así como nuestro doble piso turístico. También hemos presentado ya nuestro modelo doble piso gran lujo sobre chasis tres ejes Scania.

### 4.- ¿Se plantean el desarrollo de un vehículo integral, o potenciarlo si ya lo tienen?

Tenemos clara nuestra vocación de carroceros. Queremos mantener a Unvi en primera línea tecnológica, potenciando el departamento de I+D+i. Este objetivo nos permite lanzar nuevos productos, desarrollando una gran cantidad de aplicaciones para ser una de las

Ingeniero industrial con MBA Ejecutivo, Pablo Rodríguez atesora una amplia experiencia en el sector carroceros. Desde enero de 2015 es el jefe de ventas nacional de Unvi.

sociedades más versátiles y polivalentes del Sector, lo que constituye una gran ventaja competitiva. Tenemos un vehículo integral desarrollado para una aplicación de nicho con propulsión eléctrica, pero nuestros planes pasan por fabricarlo mientras no exista un chasis alternativo en el mercado de nuestros socios habituales.

### 5.- ¿Cuál es su posición acerca de la propulsión eléctrica?

Tenemos una solución para casos muy puntuales, vemos señales de activación en el mercado. Consideramos que en los próximos cinco años, su TCO va a restringir su aplicación a ubicaciones muy concretas. En cualquier caso en los próximos 10 años convivirán diferentes formas de propulsión.

### 6.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo?

Nos espera un periodo de inmensos cambios. La llegada de nuevas tecnologías de propulsión, en gran medida ya presentes pero por evolucionar, tecnologías para la asistencia a la conducción, cambios regulatorios en el acceso a los entornos urbanos... harán de los próximos años un periodo emocionante.

## FICHAS DE PRODUCTO

AYATS



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

### BRAVO 1 R CITY



**Tipo:** Autobús  
**Longitud:** 10 a 14 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Capacidad:** 60-120 plazas  
**Chasis:** Chasis integral Ayats.



### BRAVO CITY ELECTRIC



**Tipo:** Autobús  
**Longitud:** 12 / 13 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Capacidad:** 70-90 plazas  
**Chasis:** integral Ayats.  
**Características:** Vehículo eléctrico 100%. Doble piso con techo descapotable para visitas por la ciudad. El Open Top que las ciudades necesitan con autonomía superior a 170 km.

### BRAVO INTERCITY

**Tipo:** Autocar  
**Longitudes:** 11 a 14 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Capacidad:** 70 a 130 plazas



**Chasis:** Integral Ayats, con motor Mercedes.

**Características:** Vehículo *low floor* para optimización de capacidad de pasajeros. Hasta 106 pasajeros y 400 CV. Vehículo Clase I, II, III.

### ECLIPSE



# Mexobús 200

Memoria de la Cena de Gala NEXOBÚS 200 y Reconocimiento a los Protagonistas del Sector

Los editores del Grupo NEXO apuestan por la plataforma digital y el Periódico mensual como oferta informativa

## NEXOBÚS presenta su Edición Especial n°200 reconociendo a los Protagonistas del Transporte

Grupo NEXO ha congregado en Madrid a los Protagonistas del Transporte de Viajeros por Carretera en España, con motivo de la Cena de Gala de Presentación de la Edición Especial NEXOBÚS n°

200. El céntrico Hotel Mayorazgo, en plena Gran Vía madrileña, acogió un centenar de los *primeros espadas* de la Administración central, Organizaciones empresariales nacionales y autonómicas,

fabricantes de vehículos de transporte de pasajeros y empresarios del Sector. Durante el evento ha tenido lugar un reconocimiento público a dicho centenar de Protagonistas sectoriales.

El Hotel Mayorazgo se convirtió la noche del pasado día 7 de marzo en el epicentro del Sector del Transporte de viajeros por carretera, con motivo de la celebración la edición número 200 en papel del periódico NEXOBÚS. Una importante representación de los principales Protagonistas del Sector tomaron parte en este evento, en el que se procedió al reconocimiento por parte del Grupo NEXO a todas esas personalidades que, durante casi dos décadas, han formado parte de nuestra historia.

La cena de gala, que se abrió con un cóctel-*networking*, fue presidida por el presidente del Consejo de Transporte y Logística de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, Rafael Barbadillo, y los editores del Periódico NEXOBÚS, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz, contando como maestros de ceremonias con Claudio Meffert y Francisco Vázquez, directores del Consejo Asesor de NEXOBÚS y del Grupo NEXO.



Un centenar de empresarios y directivos del Transporte español participaron en la presentación de la Edición 200 del Periódico NEXOBÚS.

Tras las intervenciones iniciales del presidente y el consejero-delegado del Grupo NEXO, presentando la Edición Especial NEXOBÚS n°

200, y las palabras de bienvenida de Rafael Barbadillo, tuvo lugar el reconocimiento público a un centenar de personalidades del Trans-

porte por Carretera. NEXOBÚS rinde así un merecido homenaje a los hombres y mujeres que han protagonizado el surgimiento y

consolidación del Transporte por Carretera en España. La posterior cena de gala se prolongó hasta más allá de la medianoche.

La CEOE reconoce el mérito del Grupo NEXO por mantener la profesionalidad y el rigor como señas de identidad durante tanto tiempo

## Rafael Barbadillo: 'Estamos encantados de contar con compañeros de viaje tan magníficos como Grupo NEXO'

"Es un verdadero placer y un honor para mí estar esta noche aquí compartiendo un momento tan especial. En primer lugar, transmitir mi enhorabuena al Grupo NEXO por la edición de este número 200 del Periódico NEXOBÚS que hoy celebramos.

Una enhorabuena que tiene que ser doble. Por una parte, enhorabuena por haber conseguido llegar a este número 200, en un contexto que, especialmente en la última década, no ha sido nada fácil para los medios de comunicación. Estos han tenido que hacer frente a una de las peores crisis económicas de la historia reciente de España y, al tiempo, ser capaces de adaptarse a la revolución que ha supuesto la eclosión del mundo digital. El Grupo NEXO no sólo lo ha conseguido, sino que lo ha hecho manteniendo su honestidad, rigor

y profesionalidad. Y, por otra parte, enhorabuena, porque vuestra labor, a lo largo de estos años, ha sido de vital ayuda para poner en valor y dar visibilidad a un Sector, el del Transporte de viajeros por carretera, estratégico para la economía y la sociedad españolas.

Por todo ello, quiero transmitir la más sincera felicitación y el agradecimiento de todos los que formamos el Sector, y el mío propio. Nuestro Sector vive un momento crucial por la multitud de cambios que está sufriendo la movilidad, motivados principalmente por los retos medioambientales y tecnológicos. Más que nunca necesitamos aliados que nos ayuden a demostrar a las instituciones y a la ciudadanía, el insustituible papel que jugamos como garante de la movilidad de toda la población y de la cohesión y vertebración territorial, así

como elemento dinamizador de la economía y clave para el desarrollo de la principal industria española, el turismo.

Estamos orgullosos del modelo de autobús que hemos construido entre todos y que ha demostrado su éxito durante décadas. Algo que ha merecido el reciente aval de la Unión Europea. Pero, como decía, vivimos tiempos de cambio, de transformación y de nuevos retos, en los que el Sector quiere seguir siendo protagonista como un ejemplo de movilidad de calidad, sostenible y rentable, acorde a las demandas y necesidades del viajero del siglo XXI.

Para ello, estamos encantados de poder contar con compañeros de viaje tan magníficos como el Grupo NEXO, con el que deseamos seguir compartiendo un trayecto largo, brillante y lleno de éxitos".



Rafael Barbadillo, presidente del Consejo de Transporte y Logística de CEOE, durante su intervención en la Cena de Gala.

EUGENIO DE QUESADA | PRESIDENTE DEL GRUPO NEXO

## ‘Prensa de Calidad es tener 13 minutos de tiempo de lectura’

‘Grupo NEXO lleva dos décadas jugando limpio’

El presidente del Grupo NEXO declaró que "el Periódico NEXOBUS, a lo largo de casi 20 años y estos 200 números que celebramos, ha demostrado un compromiso con sus lectores, que es un compromiso con la honradez, con no comerciar con la información, y con no utilizar el periodismo como una herramienta de chantaje para la obtención de publicidad, lo que se traduce en que NEXOBUS lleva jugando limpio casi dos décadas.

También quiero destacar el compromiso que NEXOBUS siempre ha tenido con el asociacionismo empresarial, ya que somos firmes convencidos de los sectores que se hacen fuertes a partir de esta base, con el objetivo de generar un ‘lobby blanco’ al servicio de los intereses generales del Sector, y no a los particulares de nadie en concreto.

Me gustaría transmitir la satisfacción que tenemos por el hecho de que a la edición en papel de NEXOBUS haya seguido un Digital de periodicidad diaria, que ha contado con una acogida muy favorable por parte de nuestros lectores.

La mayor prueba de ello, que consolida a nuestro Digital como prensa de calidad, se basa en los casi 15 minutos de tiempo medio de lectura diaria de nuestros lectores. Tiempo medio de lectura media durante los dos últimos años que computa las 24 horas del día, de lunes a domingo, y de enero a diciembre (incluyendo horas de sueño, fines de semana y periodos vacaciones), siempre según los datos oficiales facilitados por Google Analytics, que consolidan nuestra publicación digital a un nivel de interés equivalente al de nuestras ediciones en papel".



Eugenio de Quesada

CARLOS ORTIZ RODRIGO | DIRECTOR DE NEXOBUS

## ‘Siempre estaremos a favor de todos y en contra de nadie’

‘El Asociacionismo empresarial es fundamental’

Por su parte, el director de NEXOBUS intervino para dar la bienvenida y "agradecer a las autoridades, presidentes y gerentes de las Asociaciones, y a todos ustedes, su presencia en esta cena. Es para el Grupo NEXO un motivo de orgullo y satisfacción poder, a lo largo de estos casi 20 años, darles servicios informativos a todos ustedes. A un Sector importantísimo, tanto para la ciudadanía como para el conjunto del Estado, ya que ayuda de forma determinante a la cohesión y vertebración de España.

Los autobuses y autocares, ya sean de líneas regulares, discretionales o urbanos, conectan a todas las poblaciones españolas, independientemente de la densidad de población que tengan. Les felicito por esa abnegada labor, fundamental para una buena movilidad de los ciudadanos, que creo que tienen una alta valoración de los servicios.

Deseo que tengan claro que, desde las páginas del Periódico NEXOBUS, estaremos siempre defendiendo los legítimos intereses del Sector. Siempre a favor de todos y en contra de nadie. El apoyo al asociacionismo empresarial es capital, ya que lo consideramos un eje fundamental e imprescindible para el fortalecimiento, desarrollo y crecimiento de esta maravillosa actividad que es transportar pasajeros. Estoy convencido de que los sectores son más fuertes en la medida que lo son sus Asociaciones.

Solo me queda reiterarles el compromiso que NEXOBUS ha mantenido con todos ustedes a lo largo de estos 20 años, y que seguirá al mismo nivel de confianza, seriedad y colaboración, tanto a nivel empresarial como asociativo, dando servicio al Sector y defendiendo a ultranza sus legítimos intereses. Muchas gracias".



Carlos Ortiz Rodrigo

# La Plataforma digital supera los 12 minutos de lectura media

NEXOBUS llega, cada mes, a las empresas de transporte españolas en su edición tradicional (papel), que se ve completada con el boletín digital diario

del Sector desde el año 2005. Por encima de los 12 minutos, de media, dedican nuestros lectores a NEXOBUS, tanto al periódico en papel como a nuestra

Plataforma online. El tiempo de lectura es el mejor ejemplo de una "Prensa de Calidad", como corroboran los datos oficiales de Google Analytics.

El tiempo medio de lectura de la Plataforma Digital de Información sobre el Transporte del Grupo NEXO no para de crecer. El diario Digital Nexobus.com superó con creces los 12 minutos durante el último año, dejando atrás la media anual de 11:31 minutos que había alcanzado entre marzo de 2016 y el mismo mes de 2017.

Estos datos oficiales de Google Analytics constatan que el visitante de nuestro Digital de Transporte dedica a la lectura en pantalla un tiempo similar al que brinda al semanario en papel. La duración media de lectura se sitúa en la cifra récord de 12:06 minutos, frente a 11:31 minutos registrados entre los meses de octubre de 2016 y 2017, lo que supone un crecimiento del 5,21%, para situarnos a la vanguardia de los medios sectoriales de información digital, varias veces por encima de lo que registra nuestra competencia. De este modo, el Grupo NEXO ha conseguido algo que parecía impensable: que el usuario del Digital de Transporte dedique a la lectura en el ordenador, tablet o el móvil un tiempo similar al del semanario en papel.

Pero no es solo en el tiempo medio de permanencia en el Diario digital lo que presenta

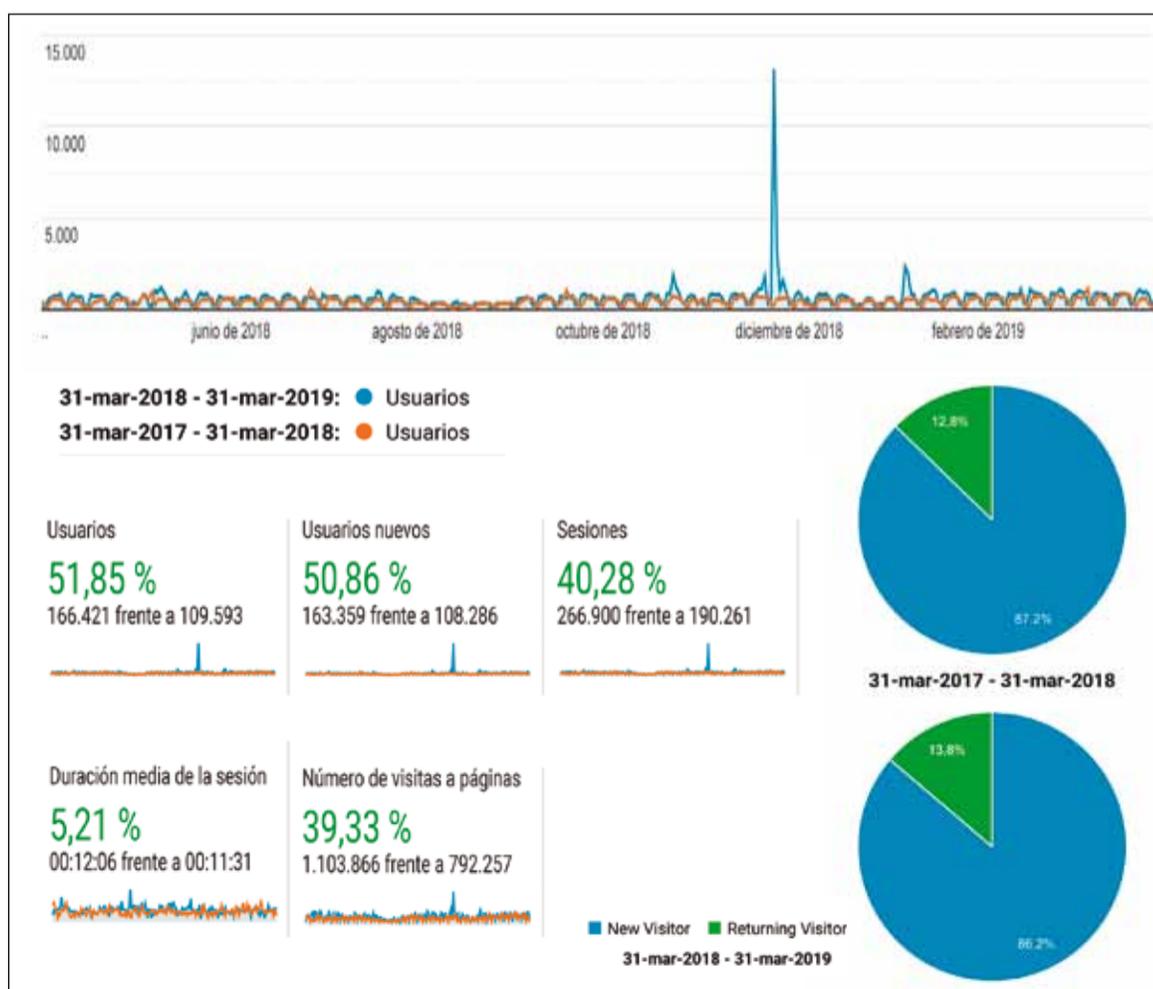
datos muy positivos. Con los correspondientes a los últimos 12 meses, se constata que la evolución de la Plataforma Nexotrans.com es innegable, al haber superado de largo el millón de páginas vistas (1.103.866) en este periodo, en comparación con el año anterior, lo que supone un incremento del 39,33%.

En esa misma línea de consolidación al alza encontramos otro dato relevante: el número de sesiones abiertas durante el último año superó las 265.000, creciendo casi un 40,28% por encima del mismo dato de los 12 meses precedentes. En este sentido, el número de sesiones por usuario se elevó casi un 8%, y las páginas vistas por sesión un 7,25%

### Crecimiento exponencial

Tanto el número total de usuarios (166.421) como los nuevos (163.359) superaron con cifras de dos dígitos los resultados obtenidos en sendos apartados en el año anterior, obteniendo un 51,85% y un 50,86%, respectivamente.

Los más de 12 minutos de tiempo medio que nuestros lectores pasan informándose con nuestra web y las más de 200 ediciones en papel nos avalan.



Fuente: Google Analytics.

© NEXOBUS



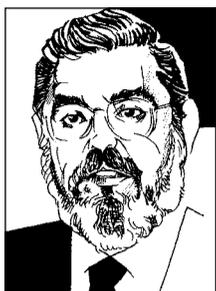
RAFAEL BARBADILLO



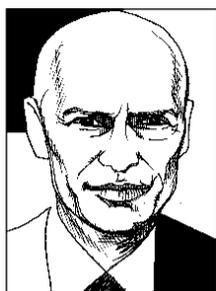
ANTONIO BAUTISTA



JOSÉ MANUEL BUENO



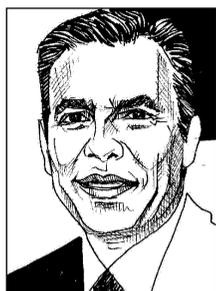
FERNANDO CASCALES



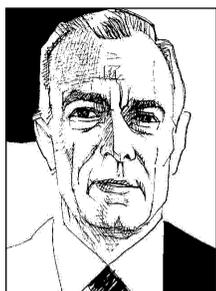
JUAN LUIS CASTRO



JULIÁN DE CASTRO



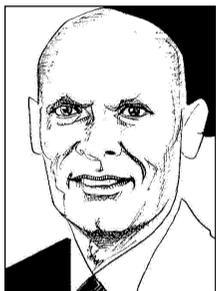
ANTONIO CHICOTE



JUAN CÓRDOBA



JORGE COSMEN



ANNO DIRKSEN



ÁLVARO F. HEREDIA



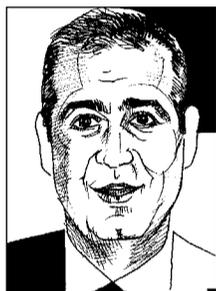
MANUEL FRAILE



JUAN I. G. DE MIGUEL



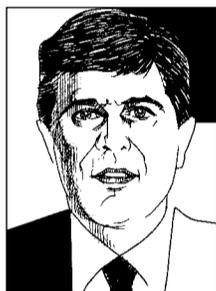
JAVIER GARCÍA



JON ANDER GARCÍA



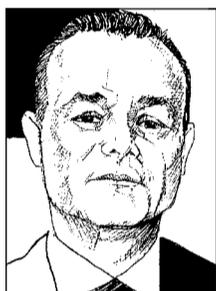
JOSÉ ÁNGEL GARCÍA



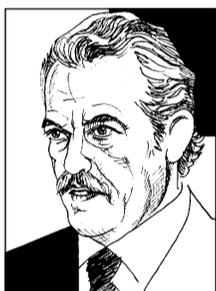
MIGUEL GENABAT



MERCEDES GÓMEZ



JAVIER GLEZ. PEREIRA



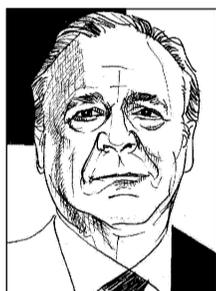
JESÚS G. TOMEY



TROND JOHANSEN



ÁNGEL JUAN



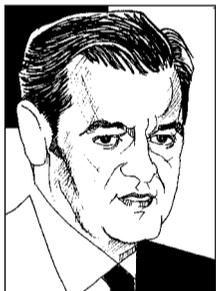
JUAN FCO. LAZCANO



JUANA MALDONADO



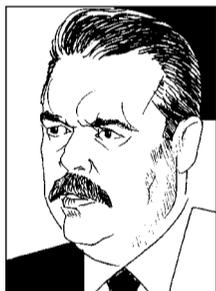
KEPA MENDIKUTE



JUAN A. MONTOYA



JOAQUÍN DEL MORAL



JULIO MUÑOZ



JOSÉ IGNACIO MURILLO



ALEJANDRO NARRO



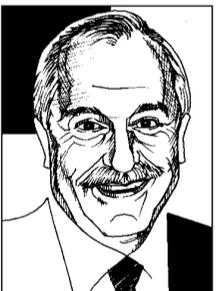
PERE NAVARRO



JOSE MANUEL ORCASITAS



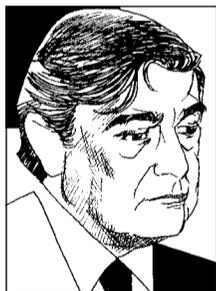
PERE PADROSA



MANUEL PANADERO



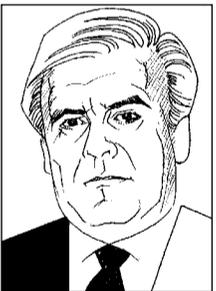
LUIS ÁNGEL PEDRERO



FAUSTINO QUINCE



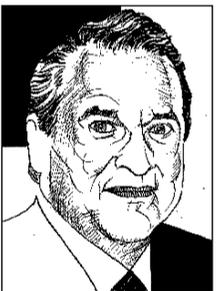
ROBERTO RECUERDA



ESTEBAN RIVAS



GREGORIO RUIZ



MIGUEL RUIZ



ALFONSO SÁNCHEZ



FABIO SGARDI



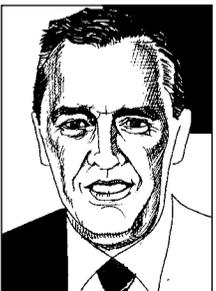
EMILIO SIDERALEAL



FREDERIC SOLÉ



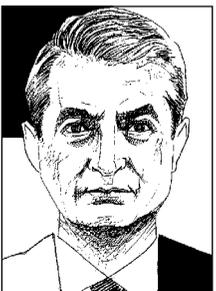
ÓSCAR TORRES



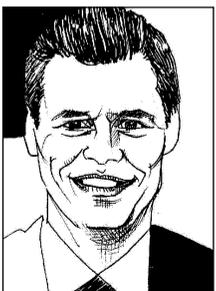
FRANCISCO UNDA



SANTIAGO VALLEJO



ANTONIO VÁZQUEZ



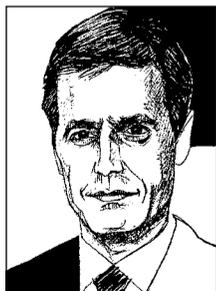
JUAN MIGUEL VÁZQUEZ



LORENZO VIDAL



CARME VILA



JOSÉ LUIS ZUDAIRE

Emotiva ceremonia de entrega de reconocimientos personalizados a los personajes más destacados del Transporte

## Merecido reconocimiento a los Protagonistas del Sector durante estas últimas dos décadas

El pasado jueves 7, el Grupo NEXO reunió en Madrid a los Protagonistas del Transporte de Viajeros por Carretera en España, con motivo de la Cena de Gala de Presentación de la Edición Especial NEXOBUS nº 200. El Centro de Convenciones

Gran Vía y el Hotel Mayorazgo albergaron el cóctel previo, la cena de gala y el homenaje a los Protagonistas del Transporte de Viajeros por Carretera, que fueron llamados al escenario, donde el director de NEXOBUS, Carlos Ortiz, les

hizo entrega de un reconocimiento personalizado (un cuadro con su retrato original que ha venido publicando NEXOBUS, mientras se proyectaba en las pantallas del evento), y posaron en el escenario ante los fotógrafos.



Por la izquierda, junto a Eugenio de Quesada: Rafael Barbadillo (Confibus), Antonio Bautista (Somauto-Otokar), Fernando Cascales (ex-director general de Transportes por Carretera), Pedro J. Boix (en representación de Juan Luis Castro, de Castrosua), José Manuel Bueno (JMB) y Julián de Castro (Julián de Castro).



Antonio Chicote (Ford), Ignacio Pérez-Carasa (en representación de Jorge Cosmen, de Alsa), Juan Córdoba (Isringhausen), Anno Dirksen (VDL España), Diego García (en representación de Álvaro Fernández Heredia, de EMT Madrid) e Ignacio Bendala (en representación de Manuel Fraile, de MAN), junto a Carlos Ortiz.



Nieves Castro (en representación de Juan Ignacio García de Miguel, de Arriva), Javier García (Ascabus), Jorge Cajal (en representación de Jon Ander García, de Continental), José Ángel García (King Long), Mercedes León (en representación de Miguel Genabat, de Nogebus) y Benito Bermejo (en representación de Mercedes Gómez, directora general de Transporte Terrestre).



Javier González Pereira (Unvi), Trond Johansen (Allison), Jesús Gonzalo Tomey (Aetram), Mercedes León (en representación de Juan Francisco Lazcano, de AEC), Ángel Juan (Socibus) y Juan Antonio Maldonado (Evobus).



Kepa Mendikute (CAF), Juan Antonio Montoya (Interbus), Joaquín del Moral (ex-director general de Transporte Terrestre), Luis Joaquín Carrera (en representación de José Ignacio Murillo, de Sunsundegui) y Alejandro Narro (Emar Kiel).



Pere Navarro (director general de Tráfico), Miguel Ángel Pérez (en representación de José M. Orcasitas, de Irizar), Fernando González (en representación de Pere Padrosa, director general de transportes y movilidad de la Generalitat de Cataluña), Manuel Panadero (Globalia), Luis Ángel Pedrero (Anetra) y Pablo López de Mesa (en representación de Faustino Quince, de Ferqui).



Roberto Recuerda (Hispacold), Esteban Rivas (Esteban Rivas), Alberto Egido (en representación de Gregorio Ruiz, de Grupo Ruiz), Jesús Herrero (en representación de Miguel Ruiz, de Atuc), Alfonso Sánchez (CRTM) y Fabio Sgardi (Hidral).



Emilio Sidera Leal (ex-director general de Ordenación y Normativa), Mar Alapont (en representación de Frederic Solé, de Masats), Oscar Torres (Hanover), Jaime Verdú (en representación de Francisco Unda, de Volvo), Santiago Vallejo (Movelia) y Antonio Vázquez (Fedintra).



Juan Miguel Vázquez (Iveco Bus), Lorenzo Vidal (Ganvam), Pedro Iglesias (en representación de Carmen Vilá, de Ayats) y José Luis Zudaire (Sunviauto), formaron el último grupo de Protagonistas del Sector.

Fue el mejor colofón a una cita capital para el Grupo NEXO, que se extendió hasta bien pasada la media noche

## NEXOBÚS concluyó con una Cena de Gala el evento de celebración de su Edición Especial 200

El centenar de Protagonistas del Transporte de Viajeros por Carretera en España se congregó en el madrileño Hotel Mayorazgo, con motivo de la Cena de Gala de Presentación de la Edición Especial NE-

XOBÚS n° 200. Una amplia selección de representantes de la Administración central, las Organizaciones empresariales de ámbito nacional y autonómico, los fabricantes de autobuses, autocares, minibuses y

carroceros, proveedores de industria auxiliar y operadores de transporte compartieron mesa y mantel hasta pasada la media noche, como fin de fiesta de un evento para recordar.

Los salones del Hotel Mayorazgo fueron el escenario, una vez finalizado el cóctel-*networking* con se inició el evento, y la ceremonia de entrega de los Reconocimientos a los Protagonistas del Sector, de la Cena de Gala que sirvió como colofón a la Presentación de la Edición Especial NEXOBÚS n° 200. Muy animadas estuvieron las conversaciones en todas las mesas, centradas en la actualidad del Transporte, pero también en otros asuntos cotidianos. En la mesa presidencial, junto a estas líneas, compartieron mesa y mantel el presidente del Consejo de Transporte y Logística de la CEOE, Rafael Barbadillo; el subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación en el Transporte del Ministerio de Fomento, Benito Bermejo; el consejero delegado de Evobus Ibérica, Juan Antonio Maldonado; el director de Buses de Iveco, Juan Miguel Vázquez; el presidente de Anetra, Luis Ángel Pedrero; el director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Alfonso Sánchez; el director general de Tráfico, Pere Navarro; el presidente de Ascabús, Javier González; el director comercial de Irizar, Miguel Ángel Pérez; el director general de Castrosua, Pedro J. Boix; el presidente del Grupo NEXO, Eugenio de Quesada; y el director de NEXOBUS, Carlos Ortiz.





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

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



**Nexotrans**.com  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**NexoLog**.com  
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE  
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**Nexotrans**  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

**Nexocar**  
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



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

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

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

**ALTA RELOJERIA**  
RELOJERIA DE ALTA GAMA  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



**DOSSIER**  
DE JOYERIA ESPAÑOLA  
MENSUAL (10 EDICIONES)

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

**ART&VALUE**  
TASACION DE ALHAJAS  
MENSUAL (11 EDICIONES)

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

**Obra Nueva**  
ENSEÑANZA DE JOYERIA  
MENSUAL (11 EDICIONES)

**Cronometría**  
RELOJEROS DE VALENCIA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



**VOLVO EN RUTA**  
TRANSPORTE MERCANCIAS  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

**Michelin Camión**  
TRANSPORTE MERCANCIAS  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

**PRODIAM**  
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y  
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

**FORO**  
FORO ANUAL DE LA  
RELOJERIA ESPAÑOLA

**AEA**  
ENGASTADO DE JOYAS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**SEMPSA**  
METALES PRECIOSOS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

**NEXO**  
editores s.a.

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







# Mexobús

## 200



*Casi 20 años escribiendo la gran Historia del Transporte de Viajeros por Carretera, que ahora repasamos con entrevistas, opiniones y semblanzas*

**Recopilación de los Protagonistas del Sector en nuestro país y artículos de las personalidades del Transporte Español.**

**PVP: 5€**  
(+ gastos de envío)

Formalice su pedido al email:  
[Suscripciones@Nexotur.com](mailto:Suscripciones@Nexotur.com)  
o al teléfono: 91 369 41 00

**Tipo:** Autocar  
**Longitudes:** 13 / 14 / 15 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Capacidad:** 80 / 100 plazas +T+C  
**Chasis:** MAN, Scania, Mercedes o integral Ayats.  
**Características:** Estructura acero inoxidable (opción), butacas y equipo audio a escoger entre diferentes marcas. Vehículo Clase III con escaleras cómodas.

## KRONOS



**Tipo:** Autocar  
**Longitudes:** Desde 12 hasta 15 metros  
**Altura:** 3,7 metros  
**Capacidad:** 48 a 71 plazas  
**Chasis:** MAN, Scania, Mercedes o integral Ayats.  
**Características:** Estructura acero inoxidable (opción), butacas y equipo audio a escoger entre diferentes marcas. Vehículo Clase III.

## SPIRIT

**Tipo:** Autocar  
**Longitudes:** Desde 13 hasta 15 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Capacidad:** 48 a 71 plazas +T+C



**Chasis:** MAN, Scania, Mercedes o integral Ayats.  
**Características:** Estructura acero inoxidable (opción), butacas y equipo audio a escoger entre diferentes marcas. Vehículo Clase III.

BEULAS



[www.beulas.net](http://www.beulas.net)

## AURA



**Tipo:** Autocar - Gran turismo  
**Longitudes:** 10,80, 12,20, 12,72, 12,90, 13, 13,70, 14,40 y 15 metros  
**Altura:** 3,825 metros (con AA)  
**Chasis:** Todos los tipos y motorizaciones  
**Capacidad:** 55, 59, 63, 67 y 71  
**Volumen bodegas:** 10, 12, 13,5, 15 y 16,5 metros cúbicos  
**Ancho pasillo:** 360 mm  
**Distancia butacas:** 720 mm

## CYGNUS



**Tipo:** Autocar Gran Turismo  
**Longitudes:** de 10,8 hasta 15 metros (10,8 - 12,2 - 12,72 - 12,90 - 13,7 - 14,4 - 15)  
**Altura:** 3,625 metros (con AA)  
**Capacidad:** desde 39 hasta 71 + 1 + 1  
**Volumen bodegas:** 8 - 8,3 - 8,8 - 9,5 - 12 - 13,5 - 15 metros cúbicos  
**Ancho pasillo:** 360 mm.  
**Distancia butacas:** 720 mm.

## GIANINO 2,32

**Tipo:** Midibús - Interurbano  
**Longitudes:** 7,5 - 8,3 - 9 - 9,5 metros  
**Altura:** 3,15 metros (con AA)  
**Capacidad:** 27/31/35/35 + 1 + 1.



**Volumen bodegas:** 4,2/4,55/4,8 metros cúbicos  
**Ancho pasillo:** 350 mm.  
**Distancia butacas:** 730 mm.  
**Motorización:** MAN.  
**Equipamiento:** Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

## GIANINO 2,50



**Tipo:** Midibús - Interurbano  
**Longitudes:** 8,3 - 9 - 9,5 metros  
**Altura:** 3,15 metros (con AA)  
**Capacidad:** 31 / 35 / 37+1+1  
**Volumen bodegas:** 4,55 / 4,8 / 5,5 metros cúbicos  
**Ancho pasillo:** 350 mm.  
**Distancia butacas:** 730 mm.  
**Motorización:** MAN



SUNRISE



SUNSET S3



DINO



NORA



Ferqui

Polígono Industrial La Barreda-Parcela 15  
 33180 NOREÑA - Principado de Asturias - España.

Teléfono: (+34) 985 740 420  
[www.ferqui.com](http://www.ferqui.com)

**Equipamiento:** Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

## GLORY



**Tipo:** Autocar - Gran turismo  
**Longitudes:** 13,20, 13,90, 14,60 y 15 m.  
**Altura:** 3,985 metros con AA  
**Capacidad:** 65 - 69 - 73 - 75 (cabina) / 66 / 64+1PMR - 70/68+1PMR - 74/72+1PMR - 76/74+1PMR (doble puerta)  
**Volumen bodegas:** 13/15/16,5/17 m<sup>3</sup>  
**Ancho pasillo:** 360 mm  
**Distancia butacas:** 720 mm

## JEWEL



**Tipo:** Autocar - Gran turismo  
**Longitud:** 13,3, 13,9, 14,15, 14,6 y 15 m  
**Altura:** 4 y 4,170 metros (con aire AA)  
**Capacidad:** 83/79+1PMR, 87 y 89/85+1PMR  
**Volumen de bodegas:** 8 - 8,5 - 8,5 - 8,5 metros cúbicos  
**Ancho de pasillo:** 370 mm  
**Distancia butacas:** 770mm  
**Motorización:** Según necesidades del cliente.  
**Equipamiento:** Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

## MYTHOS



**Tipo:** Autocar - Gran turismo  
**Longitud:** 13,2, 13,7, 14,4 y 15 metros  
**Altura:** 3,785 metros (sin AA)  
**Capacidad:** 59, 63, 67 y 71.  
**Volumen de bodegas:** 13 - 15 - 16,5 - 18 metros cúbicos  
**Ancho de pasillo:** 360 mm

## BURILLO

Carrocerías  
**BURILLO**

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

## DELPHOS THOR

**Tipo:** Autobús urbano  
**Longitud:** 18 metros



**Altura:** 3,165 metros  
**Accesos:** 3 puertas  
**Chasis:** MAN NG 313F  
**Capacidad:** 40 a 44 sentadas, 135 a 140 sumando las personas de pie.

## LION'S CITY MAN



**Tipo:** Autobús urbano  
**Longitud:** 12 metros  
**Altura:** 3,165 metros  
**Accesos:** 3 puertas  
**Chasis:** MAN Lion's City  
**Capacidad:** 29 a 33 sentadas, 93 a 105 sumando las personas de pie.

## DOBLE PISO



**Tipo:** Autobús turístico doble piso.  
**Longitud:** 12 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Chasis:** MAN A22  
**Capacidad:** 72 sentadas, 2 de pie y 1 PMR.

## CAR-BUS



[www.car-bus.net](http://www.car-bus.net)

## CORVI LONG



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,74 metros  
**Altura:** 2,89 metros  
**Bodega:** 1 a 3 metros cúbicos  
**Chasis:** Furgón Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 19 plazas+G+C; 22+G+C. Cuenta con su correspondiente adaptación para PMR con una capacidad de 22+C con rampa interior vertical.

**Características:** El Corvi Long es el mejor compromiso entre capacidad, precio y elegancia. Transformado sobre chasis Mercedes Benz Sprinter 519 dispone de cristales exteriores panorámicos incluido el parabrisas, maletero trasero de gran capacidad con portón elevable, butacas reclinables, asiento conductor tapizado igual pasaje, revestimientos interiores de carroceros, canales de aire en ambos lados con salidas individuales, iluminación en led, equipo de AA en techo, calefacción por convectores, preinstalación de monitor + DVD entre otros.

## CORVI DIPLOMATIC



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 5,91 metros  
**Altura:** 2,89 metros  
**Bodega:** 1,20 metros cúbicos  
**Chasis:** Mercedes-Benz furgón 316.  
**Capacidad:** 10 plazas+C.  
**Características:** Transformación sobre furgón Mercedes-Benz 316 con una distancia entre ejes de 3.665 mm, cristales panorámicos oscuros, acceso mediante puerta de servicio eléctrica tipo alemán, maletero trasero con distintas configuraciones, AA en techo en zona pasajeros, claraboya en techo con opción de cristal panorámico y múltiples opciones de personalización para este compacto y atractivo microbús.

## CORVI S



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,53 metros  
**Altura:** 2,89 metros.  
**Chasis:** Furgón Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 22 plazas + C  
**Bodega:** hasta 3 metros cúbicos  
**Características:** Transformación sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter, acceso mediante puerta servicio eléctrica. Cristales exteriores panorámicos Venus. Trampilla en techo, aire acondicionado en te-cho, portaequipajes en ambos lados con salidas de aire individual, butacas reclinables, transporte escolar según R.D 443/2001, preinstalación de Monitor + DVD... Las versiones gama Corvi adaptadas a PMR con múltiples distribuciones.

## CORVI PANORAMIC



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,36 metros  
**Altura:** 2,89 metros.  
**Chasis:** Furgón Mercedes-Benz Sprinter 516/519 automático.  
**Capacidad:** 19 plazas + C

**Características:** Cristalera panorámica plegable para ofrecer a los viajeros una experiencia inolvidable, butacas reclinables, equipo AA en parte trasera, calefacción, butaca de guía, acceso mediante puerta de servicio eléctrica, butaca conductor tapizada igual pasaje.

## CORVI URBAN LOW ENTRY



**Tipo:** Microbús urbano  
**Longitud:** 7,34 metros  
**Altura:** 2,89 metros.  
**Chasis:** Furgón Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 14 plazas + 8 plazas de pie + C / 14 plazas + PMR + 7 plazas de pie + C  
**Características:** acceso mediante puerta de servicio eléctrica doble hoja en low entry central, cristales panorámicos Venus, montaje rampa en low entry, canales de aire en ambos lados, cristales panorámicos exteriores, entre otros.

## DIPLOMATIC LONG



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 6,94 metros  
**Altura:** 2,89 metros.  
**Chasis:** Furgón Sprinter 316 de Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 13 plazas +G+C  
**Bodega:** 1 metro cúbico.  
**Características:** Modelo Diplomatic pero con mayor longitud, con acceso mediante puerta eléctrica, maletero trasero con portón trasero elevable, butacas reclinables, aire acondicionado en techo, canales de aire con salidas individuales, acabados interiores de carroceros, múltiples opciones de personalización.

## LEPUS



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,34 metros  
**Altura:** 2,89 metros.  
**Chasis:** Furgón extra-largo Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 22 plazas + C  
**Bodega:** 0 a 3 metros cúbicos  
**Características:** Vehículo ideal para el transporte escolar, transformado sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter extra largo, acceso mediante puerta de servicio eléctrica,

puertas traseras originales, asiento conductor tapizado igual pasaje, aire acondicionado en techo zona pasajeros...

## SPICA



**Tipo:** Microbús. También en versión PMR  
**Longitud:** 7,74 metros  
**Altura:** 2,90 metros  
**Chasis:** Sobre chasis cabina Sprinter 516 ó 519 de Mercedes-Benz.  
**Bodega:** 1 a 3 metros cúbicos  
**Capacidad:** 19 plazas +G+C / 22 plazas + G+C  
**Características:** Modelo carrozado sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter 519, modelo de gran confort y versatilidad, maletero trasero de gran capacidad con portón elevable eléctrico, aire acondicionado en techo zona pasajeros, portaequipajes en ambos lados con salidas de aire y luz individual, laterales interiores en ABS, acabados de carroceros, butacas reclinables con cinturones de 2 y 3 puntos según legislación vigente, transporte escolar, maleteros laterales en ambos lados, múltiples opcionales como monitor + DVD + GPS, freno eléctrico, entre otros a consultar... Homologación tipo europeo a 5.500 kg. El modelo Spica dispone de sus correspondientes adaptaciones para PMR a consultar.

## SPICA URBAN



**Tipo:** Microbús urbano  
**Longitud:** 7,53 metros  
**Altura:** 2,90 metros  
**Chasis:** Sobre chasis-cabina extralargo Mercedes-Benz Sprinter.  
**Capacidad:** 15 plazas+C+7 de pie, con opción de PMR.  
**Características:** low floor en parte trasera con instalación de transportines,

cristales panorámicos oscuros, AA en techo, calefacción por convectoros, rampa acceso PMR, pre-instalación expendedora, suspensión neumática trasera, acceso mediante puerta eléctrica tipo alemán en parte delantera y doble hoja en parte trasera.

## SPICA URBAN LOW ENTRY



**Tipo:** Microbús urbano  
**Longitud:** 7,53 metros  
**Altura:** 2,90 metros  
**Chasis:** Sobre chasis-cabina extralargo Mercedes-Benz Sprinter.  
**Capacidad:** 13 plazas+C+11 de pie / 13 plazas + 8 de pie + 1PMR + Conductor.  
**Características:** Carrozado sobre chasis Mercedes Benz Sprinter extra largo con low entry central, acceso mediante puerta central eléctrica de doble hoja, cristales panorámicos con ventana central abatible, canales de aire en ambos lados, asideros en pasillo y accesos, laterales interiores en ABS, pavimento terraflex antideslizante, iluminación interior led con doble intensidad, equipo de AA en techo, preinstalación de máquina expendedora, calefacción por convectoros y múltiples opciones como letreros de ruta, cerrado puesto conductor, freno eléctrico, suspensión neumática en eje trasero.

## TOURER HD



**Tipo:** midibús  
**Longitud:** 9070 MM  
**Altura:** 3650 MM  
**Chasis:** sobre Mercedes Atego Benz  
**Capacidad:** 35/37 + Guía + Conductor  
**Características:** El vehículo Tourer se puede carrozar sobre el Mercedes Benz Atego 1224L 6 cilindros o sobre el 1223L 4 cilindros. Entre los múltiples detalles

del carrozado se puede encontrar protección térmica e aislamiento acústico, parabrisas panorámico con línea de protección solar, suelo elevado pasajeros, puerta de servicio eléctrica con control remoto delantero y trasero, aire acondicionado para pasajeros con Webasto 18kW con segundo compresor, aire acondicionado para conductor y guía Tempatic original Mercedes Benz, butacas reclinables Sorftline con reposapiés, mesas, apoyabrazos madera y revistero. Se ofrece un equipamiento extra de cambio automático G90-6/6, 70-0,73 Mercedes PowerShift 3, pintura metalizada, USB en todas las plazas, cabina WC.

## CASTROSUA



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

## NEW CITY



**Tipo:** Urbano clase I.  
**Longitud:** 10,2 / 10,5 / 12 / 12,8 / 18 / 18,75 metros  
**Altura:** 3,1 / 3,3 metros  
**Capacidad:** Hasta 146 pasajeros.  
**Chasis:** Carroizable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado, con propulsión diésel y GNC, en dos y tres puertas. Piso bajo.

## MAGNUS.E



**Tipo:** Suburbano e interurbano, Clase I y Clase II.  
**Longitud:** 10,8 / 11 / 12 / 12,8 / 14,7 / 18 / 18,75 metros.

**Altura:** 3,3 / 3,6 metros  
**Capacidad:** hasta 135 pasajeros.  
**Chasis:** Carroizable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado, con propulsión diésel y GNC, en dos y tres puertas. Versiones low entry y piso alto.

## MAGNUS.H



**Tipo:** Híbrido Suburbano e interurbano, Clase I y Clase II.  
**Longitud:** 11/12/13/15 metros.  
**Altura:** 3,4 metros  
**Capacidad:** Hasta 100 pasajeros  
**Chasis:** Vehículo híbrido Low Entry, 2 puertas puertas.

## STELLAE



**Tipo:** Interurbano y Discrecional, Clase III.  
**Longitud:** 12, 13 y 15 metros  
**Altura:** 3,60 y 3,80 metros  
**Capacidad:** Desde 45 a 71 butacas.  
**Chasis:** Carroizable sobre todos los chasis del mercado. Piso alto.

## FERQUI



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

## DINO

**Tipo:** Minibús  
**Conversión:** sobre Iveco Daily Panel Van  
**Motor:** 180 CV, seis velocidades



[www.kinglong.es](http://www.kinglong.es)

# C13 HD

- ✓ Ingeniería autoportante
- ✓ Nº1 en Seguridad
- ✓ Carrocería anticorrosión
- ✓ Tecnología avanzada
- ✓ Motor CUMMINS Euro 6
- ✓ Nuevo diseño futurista

70 PUNTOS DE ASISTENCIA EN ESPAÑA  
SERVICIO 24h



INNOVACION TECNOLOGICA



**Longitud:** 7,515 metros  
**Altura:** 3,09 metros  
**Altura:** 2,174 metros  
**Distancia entre ejes:** 4.100 mm  
**Bodega:** 1,5 / 1 m<sup>3</sup> (según versiones)  
**Capacidad:** 19+G+C / 22+C.

**Equipamiento:** Portaequipajes de techo con salidas de aire y luces de lectura individuales, calefacción por convectoros con regulador de temperatura en ambos lados, trampilla en techo, cortinas y asientos reclinables. En opción: monitor DVD con pantalla plana, nevera, pintura metalizada.  
**Versiones:** 19+G+C PMR Columna y 22+C PMR Cassete.

## NORA



**Tipo:** Midibus  
**Longitud:** 8 - 9 metros  
**Altura:** 3,25 metros  
**Anchura:** 2,5 metros  
**Distancia entre ejes:** 4.186-4.815 mm  
**Bodega:** 4 a 6 m<sup>3</sup>  
**Chasis:** Iveco CC100.  
**Motor:** 220 CV, seis velocidades  
**Capacidad:** 31 a 37+C.

**Equipamiento:** Asientos reclinables, cinturones de seguridad de 2-3 puntos, butaca de guía, aire acondicionado en techo, calefacción por convectoros en ambos lados, con regulador de temperatura, radio CD y micrófono de conductor, puerta de servicio eléctrica, puerta de emergencia, adaptado a la normativa escolar, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, monitor-DVD pantalla plana 19", manual y abatible, espejos exteriores regulables desde el interior...  
**Versiones:** Nora 31 PMR y Nora 36 PMR.

## SUNRISE



**Tipo:** Midibus  
**Carrozado:** sobre chasis Iveco Daily 70C18  
**Motor:** 180 CV, seis velocidades  
**Longitud:** 8,38 metros  
**Altura:** 3,16 metros  
**Anchura:** 2,404 metros  
**Distancia entre ejes:** 4,75 metros  
**Bodegas:** De 1 a 3,5 metros cúbicos.  
**Capacidad:** desde 24 a 33+C.  
**Equipamiento:** BASIC: Asientos fijos. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por convectoros. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Puerta

de emergencia. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Luces de gálibo traseras. Maletero trasero y lateral.

**TURISMO:** Portaequipajes de techo, luces de lectura individual, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, embellecedores de rueda, alfombra en el pasillo y zona de conductor, asientos reclinables tapizados en moqueta y reloj digital.

**Versiones:** Sunrise 24, Sunrise 28, Sunrise 32, Sunrise 33 (School), Sunrise PMR y Sunrise Semiurbano.

## SUNRISE GNC



**Tipo:** Midibus  
**Carrozado:** Sobre chasis Iveco Daily 70C14

**Motor:** 141 CV, seis velocidades. Gas natural comprimido.

**Longitud:** 8,48 metros

**Altura:** 3,16 metros

**Anchura:** 2,404 metros

**Distancia entre ejes:** 4.75 metros

**Bodegas:** 1 metros cúbico en la versión de 24 asientos con PMR lateral.

**Capacidad:** Desde 24 a 33+C

**Equipamiento:**

BASIC: Asientos fijos. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por convectoros. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Puerta de emergencia. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Luces de gálibo traseras. Maletero trasero y lateral. **TURISMO:** Portaequipajes de techo, luces de lectura individual, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, embellecedores de rueda, alfombra en el pasillo y zona de conductor, asientos reclinables tapizados en moqueta y reloj digital.

**Versiones:** Sunrise 24 GNC PMR, Sunrise 28 GNC, Sunrise 33 (School), Sunrise 24 Semiurbano.

## SUNSET S3 L



**Tipo:** Minibus

**Longitud:** 7,7 metros

**Altura:** 2,8 metros

**Anchura:** 1,98 metros

**Maletero trasero:** 1 a 2,5 m<sup>3</sup>

**Maletero lateral:** 2 a cada lado de 0,3 metros cúbicos

**Chasis:** Mercedes-Benz Sprinter.

**Motor:** 160-190 CV, seis velocidades

**Capacidad:** 16 ó 19+G+C.

**Equipamiento:** Portaequipajes de techo, luces de lectura individuales, acristalamiento lateral doble tintado oscuro y serigrafado, embellecedores de rueda, asientos reclinables tapizados en moqueta. En opción: monitor DVD con pantalla plana, manual y abatible, nevera, engancho trasero para 750 kg, pintura metalizada.

**Versiones:** Sunset S3 L 16 PMR.

## SUNSET S4



**Tipo:** Minibus

**Chasis:** Mercedes-Benz Sprinter

**Motor:** 160-190 CV, seis velocidades

**Longitud:** 7,9 metros

**Altura:** 2,9 metros

**Anchura:** 2,1 metros

**Maletero trasero:** 3 metros cúbicos

**Maletero lateral:** 2 a cada lado de 0,5 metros cúbicos

**Capacidad:** desde 16 hasta 22 +G+C

**Equipamiento:** Portaequipajes de techo, luces de lectura individuales, acristalamiento lateral doble tintado oscuro y serigrafado, embellecedores de rueda, asientos reclinables tapizados en moqueta.

**Versiones:** Sunset S4 Semiurbano. Sunset S4 19 PMR.

## SUNSET X



**Tipo:** Minibus

**Carrozado:** sobre chasis Iveco Daily 50C18

**Motor:** 180 CV, seis velocidades

**Longitud:** 7.800 mm

**Altura:** 2.800 mm

**Anchura:** 2.169 mm

**Distancia entre ejes:** 4,35 metros

**Maletero:** de 0,8 a 2,2 m<sup>3</sup>

**Capacidad:** 19 hasta 22+C

**Equipamiento:** BASIC: Butaca fija, cinturones de dos puntos, aire acondicionado en techo, calefacción por convectoros, con regulador de temperatura a ambos lados, luces de gálibo traseras, Radio CD y micrófono de conductor, acristalamiento lateral sencillo tintado y serigrafado, adaptado a la normativa escolar.

**TURISMO:** Portaequipajes de techo con salidas de aire individuales y luces de lectura individual, acristalamiento lateral doble tintado oscuro y serigrafado, asientos reclinables, embellecedores de rueda y calefacción por convectoros con regulador de temperatura en ambos lados.

**Versiones:** Sunset X 19, Sunset X 22, Sunset X PMR2, Sunset X PMR4.

## SUNSET XL



**Tipo:** Midibus

**Longitud:** 8,38 metros

**Altura:** 2,96 metros

**Anchura:** 2.169 mm

**Distancia entre ejes:** 4.750 mm

**Bodega:** de 2,2 a 3,5 metros cúbicos

**Chasis:** Iveco Daily 70C18.

**Motor:** 180 CV, seis velocidades

**Capacidad:** 19 hasta 22+G+C.

**Versiones:** Sunset XL 19; Sunset XL 22 y Sunset XL semiurbano.

**Equipamiento:** BASIC: butaca fija, cinturones de dos puntos, aire acondicionado, calefacción por convectoros con regulador de temperatura en ambos lados, luces de gálibo traseras, radio CD y micrófono de conductor, acristalamiento lateral sencillo tintado y serigrafado, adaptado a la normativa escolar.

**TURISMO:** Portaequipajes de techo, luces de lectura individual, embellecedores de rueda, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, asientos reclinables tapizados en moqueta y reloj digital.

INDCAR



INDCAR

www.indcar.es

## STRADA M2



**Tipo:** Microbús VIP

**Longitud:** 5,9 m

**Altura:** 2,4 m / 2,6 m

**Chasis:** MB Sprinter 314 CDI / 316 CDI.

**Capacidad:** 9 + C

**Maletero:** hasta 1,73 m<sup>3</sup>

**Equipamiento:** asientos reclinables Premium, aire acondicionado, calefacción, luz ambiente LED, suelo y acabados en madera, mesas, nevera, balda removible en maletero y separador de metacrilato personalizable.

## STRADA MERCEDES BENZ

**Tipo:** Microbús



**Longitud:** 7,34 metros

**Altura:** 2,752 metros

**Chasis:** MB Sprinter 516/ 519 CDI.

**Capacidad:** 16/19/22+C / 6 + 4PMR +C.

**Maletero:** hasta 2,6 metros cúbicos.

**Versiones:** Basic, Basic PMR, Luxe.

**Equipamiento:** Microbús ideal para servicios discrecionales y/o servicios escolares, desplazamientos a fábricas. Equipamiento básico o lujo. Plataforma elevadora interior o exterior. Aire acondicionado para pasajeros, portaequipaje con salida individual de aire/luz, calefacción.

## STRADA IVECO

**Tipo:** Microbús

**Longitud:** 7,12 / 7,49 metros

**Altura:** 2,700 metros



**Chasis:** Iveco 60C18 Euro 6  
**Capacidad:** 16/19/22+C / 7+4PMR+C.  
**Versiónes:** Basic, Basic PMR, Luxe.  
**Equipamiento:** Microbús ideal para servicios discrecionales y/o servicios escolares, desplazamientos a fábricas. Equipamiento básico o lujo. Plataforma elevadora interior o exterior. Aire acondicionado para pasajeros, portaequipaje con salida individual de aire/ luz , calefacción.

## MOBI



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 8,15 / 8,55 metros  
**Altura:** 2,9 metros  
**Anchura:** 2,35 metros  
**Chasis:** Iveco 70C18.  
**Capacidad:** 31-33+C / 5+7 PMR+C.  
**Equipamiento:** Ideal para servicios de corto recorrido, escolares y desplazamiento a fábricas. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Disponible en dos longitudes de chasis, múltiples distribuciones interiores homologadas. Posibilidad de montaje de plataformas para fácil acceso SR, calefacción, sistema MUX de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

## MOBI CITY



**Tipo:** Midibús urbano  
**Longitud:** 8 / 8,55 metros  
**Altura:** 2,9 metros

**Anchura:** 2,35 metros  
**Chasis:** Iveco 70C18.  
**Capacidad:** Clase II versión 8,55 m ( 24 + 8VP + C / 24 + 4VP + 1 PMR + C )  
 Clase I versión 8 m ( 17 + 24 VP + C / 17 + 20 VP + 1PMR + C )  
 Clase II versión 8m ( 22 + 14 VP + C / 22 + 10 VP + 1PMR + C ).  
**Equipamiento:** Ideal para calles estrechas y centros urbanos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entrada trasera rebajada para fácil acceso SR. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Disponible en dos longitudes y múltiples distribuciones interiores homologadas. Aire acondicionado, calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

## MOBI LOW ENTRY



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 8,55 metros  
**Altura:** 2,9 metros  
**Anchura:** 2,35 metros  
**Chasis:** Iveco 70C18.  
**Capacidad:** 25 + 4 VP + G + C / 25 + 1PMR + G + C.  
**Equipamiento:** Ideal para calles estrechas y centros urbanos o periféricos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entrada delantera rebajada para fácil acceso SR. Múltiples distribuciones interiores homologadas. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

## MOBI CITY LOW ENTRY



**Tipo:** Midibús urbano  
**Longitud:** 8,552 metros

**Altura:** 2,9 metros  
**Anchura:** 2,35 metros  
**Chasis:** Iveco 70C18.  
**Capacidad:** 18 + 11 VP + C / 16 + 6 VP + 2PMR + C.  
**Equipamiento:** Ideal para calles estrechas y centros urbanos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entradas delanteras y traseras rebajadas para fácil acceso SR. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Aire acondicionado, calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

## WING IVECO



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 7,7 / 8 / 8,5 metros  
**Altura:** 2,9 / 3,05 metros  
**Chasis:** Iveco 70C18  
**Capacidad:** 24 a 30 + C / 8 PMR + G + C  
**Maletero:** hasta 3,9 m<sup>3</sup>.  
**Equipamiento:** Ideal para servicios discrecionales. Múltiples distribuciones interiores. Aire acondicionado para pasajeros. Portaequipajes con salida individual de aire, luz y altavoces. Sistema de calefacción por convectores de agua. Sistema Mux de control carrocería. Lunas tintadas dobles.

## MAGO2 IVECO



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 8,86 metros  
**Altura:** 3,16 metros  
**Chasis:** Iveco CC100.  
**Capacidad:** 32+C / 30+C.  
**Bodega:** hasta 4,5 m<sup>3</sup>.  
**Equipamiento:** Ideal para servicios discrecionales y VIP. Prestaciones de alta gama con diseño elegante y un estilo único.

co. Aire acondicionado, porta equipajes con salida individual de aire, luz y altavoces, sistema Mux de control carrocería, lunas tintadas dobles.

## MAGO2 CABRIO



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 8,86 metros  
**Altura:** 3,16 metros  
**Chasis:** Iveco CC100.  
**Capacidad:** 34+C / 29+1 PMR+C.  
**Equipamiento:** Vehículo descapotable con prestaciones de alta gama. Con un diseño elegante y un estilo único. Ideal para turismo. Posibilidad de incorporación de plataforma elevadora. Sistema Mux de control carrocería.

## NEXT IVECO



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 8,7 / 9,3 metros  
**Altura:** 3,3 / 3,4 metros  
**Chasis:** Iveco CC150 y CC100  
**Capacidad:** 33/35/37 +C+G plazas.  
**Maletero:** hasta 5,6 metros cúbicos.  
**Equipamiento:** Polivalente y total versatilidad de configuración. Gran maletero Flex con banco trasero corredero. Interior amplio y espacioso. Confort y comodidad para conductor y pasajeros. Facilidad de acceso a todos los componentes de chasis para simplificar el mantenimiento. Posibilidad de montaje de rampas manuales y/o automáticas. Aire acondicionado, porta equipaje con salida individual de aire, luz y altavoces, sistema de calefacción por aire Webasto, sistema Mux de control de carrocería, lunas dobles tintadas.



## Sistemas de cierre para el sector transporte

El grupo EMKA es líder mundial en cierres, bisagras y juntas para el sector de transporte. EMKA fabrica una gran gama de productos en diferentes tipos de materia prima, desde plásticos hasta acero inox.

En particular para este sector, tenemos cierres de compresión, muy utilizados para zonas con una alta vibración. Además, si ustedes lo desean, estos cierres pondrán configurarlos con indicador de apertura. Todos nuestros productos son modulares, con lo que el cliente puede configurarlos según su necesidad.

Además, tanto nuestras juntas de EPDM como de Silicona cumple con la normativa ignífuga vigente DIN EN 45545-2



**EMKA Beschlagteile Ibérica S.L.**  
 Pol. Ind. Planarresano  
 Carretera de Prejano nº78  
 26580 Arnedo (La Rioja) / ESPAÑA  
 www.emka-iberica.es  
 Telefon: +34 672 262672  
 Telefax: +34 941 034040

**NEXT MERCEDES**

**Tipo:** Midibús / microbús  
**Longitud:** 7,7 / 8,7 / 9,3 / 10 metros  
**Altura:** 3,3 / 3,4 metros  
**Chasis:** Mercedes Atego 1224 y MB 1024  
**Capacidad:** 27/33/35/37 +G+C plazas.  
**Maletero:** hasta 5,6 metros cúbicos.  
**Equipamiento:** Polivalente y total versatilidad de configuración. Gran maletero Flex con banco trasero corredero. Interior amplio y espacioso. Confort y comodidad para conductor y pasajeros. Facilidad de acceso a todos los componentes de chasis para simplificar el mantenimiento. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Aire acondicionado, portaequipaje con salida individual de aire, luz y altavoces, sistema de calefacción por aire Webasto, sistema Mux de control de carrocería, lunas dobles tintadas.

**NEXT MAN**

**Tipo:** Midibús / microbús  
**Longitud:** 7,7 / 9,3 metros  
**Altura:** 3,4 metros  
**Chasis:** MAN N14  
**Capacidad:** 27/35/37+G+C plazas.  
**Maletero:** hasta 5,6 metros cúbicos.  
**Equipamiento:** Polivalente y total versatilidad de configuración. Gran maletero Flex con banco trasero corredero. Interior amplio y espacioso. Confort y comodidad para conductor y pasajeros. Facilidad de acceso a todos los componentes de chasis para simplificar el mantenimiento. Posibilidad de montaje de rampas manuales y/o automáticas. Aire acondicionado, portaequipaje con salida individual de aire, luz y altavoces, sistema de calefacción por aire Webasto, sistema Mux de control de carrocería, lunas dobles tintadas.

**NEXT DAF**

**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 9,4 m  
**Altura:** 3,4 m  
**Chasis:** DAF Paccar PX-7 Euro 6  
**Capacidad:** 37 + G + C  
**Maletero:** hasta 5,6 m<sup>3</sup>  
**Equipamiento:** Nueva generación del modelo. Producto íntegramente homologado completo como fase 1 y de marca Indcar. Polivalente y total versatilidad de configuración. Puesto de mandos específico para el conductor del autobús creado desde cero. Sistema multiplexado evolucionado con pantalla táctil de 10".

Gran maletero. Interior amplio y espacioso. Confort y comodidad para conductor y pasajeros. Facilidad de acceso a todos los componentes de chasis para simplificar el mantenimiento. Aire acondicionado, portaequipaje con salida individual de aire, luz y altavoces, sistema de calefacción por aire, lunas dobles tintadas, etc.

**INTEGRALIA**

[www.integralia.es](http://www.integralia.es)

**ONE Y ONE+**

**Tipo:** Microbús sobre chasis  
**Longitud:** 7.450mm  
**Altura:** 2,95m  
**Anchura:** 2,38m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS20 Euro VI C. 519. 190 CV y caja automática 7G-Tronic  
**Capacidad:** Hasta 25 / 20 ONE + pasajeros más conductor sobre 5,5 TM. Freno eléctrico, ESP, detector de cambio de carril, luz de carretera automatizada y control de viento lateral.  
**Características:** Disposición 2+2 de las filas de asientos (+ 2 mesas en ONE +), suelo interior plano y estribo de entrada accesible extra bajo a 25 centímetros. Altura interior 192 centímetros. Sistemas de gestión de la domótica interior integrado sobre pantalla digital táctil, USB en todas las butacas y portaequipajes de aluminio corridos y sin columnas. Maleteros de apertura horizontal a ambos lados y 2,1 metros cúbicos en el trasero. 6 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW. Sistema multimedia y pantalla TFT 21". Exterior de fibra de carbono y estructura de acero con sistema antivuelco. Sistema eléctrico multiplexado. Butacas en Piel técnica / cuero ONE +, con 680 mm de espacio entre butacas / 700 mm en ONE +.

**T-ONE XL**

**Tipo:** Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia  
**Longitud:** 7,562 m  
**Altura:** 2,9 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516/519 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.  
**Capacidad:** 19-22 pasajeros más conductor.  
**Características:** Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la

domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo, escolar, class y proyectos personalizados. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW. Dos pantallas TFT para pasajeros.

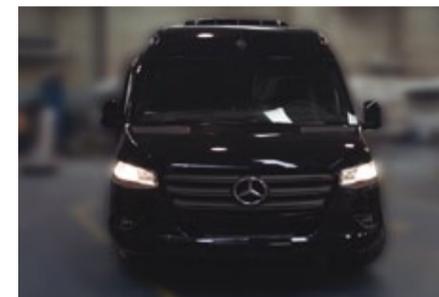
**T-ONE MOD**

**Tipo:** Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia y estructura modular.  
**Longitud:** 7,562 m  
**Altura:** 2,9 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516/519 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.  
**Capacidad:** 19-22 plazas más conductor.  
**Características:** Estructura modular con anclajes rápidos en las dos últimas filas para pasar de 22 a 19 plazas. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW. Dos pantallas TFT para pasajeros.

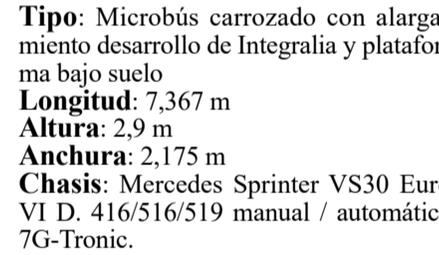
**T-ONE SR**

**Tipo:** Microbús carrozado sobre furgón.  
**Longitud:** 7,562 m  
**Altura:** 2,9 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516/519 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.  
**Capacidad:** 15-16 pasajeros más conductor.  
**Características:** Configurado para el transporte escolar, turístico, class y vip. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo

aire acondicionado de 14KW. Dos pantallas TFT para pasajeros.

**T-ONE S**

**Tipo:** Microbús carrozado sobre furgón corto  
**Longitud:** 5,932 m  
**Altura:** 2,900 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 416 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.  
**Capacidad:** 15-16 pasajeros más conductor.  
**Características:** Configurado para el transporte escolar, turístico, class y vip. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW. Dos pantallas TFT para pasajeros.

**T-ONE PBS**

**Tipo:** Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia y plataforma bajo suelo  
**Longitud:** 7,367 m  
**Altura:** 2,9 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 416/516/519 manual / automática 7G-Tronic.



**Capacidad:** 19 plazas más conductor y hasta 4 plazas PMRSR con plataforma intrasuelo tipo cassette. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.  
**Características:** Configurado para el transporte escolar y turístico. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW.

**T-ONE PV**

**Tipo:** Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia.



**Longitud:** 7,367 m  
**Altura:** 2,9 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 416/516/519 manual / automática 7G-Tronic.  
**Capacidad:** 19 plazas más conductor y hasta 4 plazas PMRSR con plataforma vertical interior. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.  
**Características:** Configurado para el transporte escolar y turístico. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW.

### T-ONE URBAN

**Tipo:** Microbús urbano con piso rebajado, acceso central de doble puerta, una plaza PMRSR y opcional de freno eléctrico.



**Longitud:** 7,367 m  
**Altura:** 2,9 m  
**Anchura:** 2,175 m  
**Chasis:** Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516 manual / automática 7G-Tronic.  
**Capacidad:** 22-26 plazas más conductor, rampa eléctrica o manual y una plaza PMRSR.  
**Características:** Vehículo configurado para para el transporte urbano y servicios transfer de aeropuerto, con piso bajo y doble puerta central entre ejes. No incorpora arrodillamiento (Kneeling) porque cumple con la normativa de acceso. Rampa eléctrica, butaca fija y señalización interior y exterior Hanover. Una plaza de PMRSR. Vehículo de bajas emisiones y versatilidad para zonas de acceso complicadas y recorridos exigentes.



### IRIZAR I3

**Tipo:** Cercanías



**Longitud:** 10,95 / 12 / 12,5 / 14,90 m.  
**Altura:** comercial: 3,2 metros; total: 3,407 metros.  
**Altura al suelo:** 340 mm.  
**Chasis:** Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado y ahora disponible también en doble versión híbrido estándar 5,5kw/h potencia embarcada e híbrido-eléctrico con autonomía cero emisiones de 15km y 30kw/h potencia embarcada en dos y tres ejes.  
**Equipamiento:** Se homologa en Clase I y Clase II, la puerta delantera puede ser simple o doble, con una altura al suelo de 340 mm. Dos versiones, una más para urbano y otra para un recorrido un poco más largo.

### IRIZAR I4



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 10 hasta 15 metros  
**Altura:** 3,2 metros  
**Bodega:** Según número plazas y chasis.  
**Chasis:** Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado y disponible también en doble versión híbrido estándar 5,5kw/h potencia embarcada e híbrido-eléctrico con autonomía cero emisiones de 15km y 30kw/h potencia embarcada.  
**Capacidad:** 35 hasta 71 plazas, hasta 110 con personas de pie.  
**Equipamiento:** Autocar concebido para cubrir servicios de media y corta distancia. El i4 se ha configurado en tres versiones que responden a las diferentes necesidades de transporte, desde un autocar de piso alto (H), que dispone de un maletero de hasta 6 m<sup>3</sup>, hasta una versión de piso plano M, y una versión de piso más bajo, L. En este último caso el vehículo puede llevar hasta tres sillas de ruedas.

### IRIZAR I6



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 10,7 hasta 15 metros  
**Altura:** 3,5/3,7 metros  
**Bodega:** Según número plazas y chasis.  
**Chasis:** Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.

# PROFITABILITY HAS A NEW NAME. MOVE. TOGETHER.



**Your next Futura.**  
 La nueva generación del autocar VDL Futura viene equipado con una nueva cadena cinemática que proporciona, menor peso, fiabilidad óptima, menores costes de mantenimiento y mayor ahorro de combustible. Construido para ser eficiente, diseñado para ser probado en el Futuro. Experimenta la diferencia en [vdlbuscoach.com](http://vdlbuscoach.com)

  
**BUS & COACH**

**Capacidad:** 47 hasta 71 plazas.  
**Equipamiento:** Presenta un acceso delantero más amplio y cómodo, tanto para el conductor como para los pasajeros. El sistema de climatización es independiente, más potente y fácil de usar. Techo amplio y espacioso. El nuevo puesto de conducción es moderno y ergonómico, con todos los controles al alcance de la mano. Se ha disminuido el consumo de combustible y el acceso a componentes y sistemas, que facilita el mantenimiento.

## IRIZAR I6S



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 10,7 hasta 15 metros  
**Altura:** 3,5/3,7 metros  
**Bodega:** Según número plazas y chasis.  
**Chasis:** Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.  
**Capacidad:** 47 hasta 71 plazas.  
**Equipamiento:** Un autocar polivalente de alta gama para servicios regulares y discretos. Destaca por sus prestaciones en diseño, aerodinámica, cuidado por los detalles y confort. Un autocar de última tecnología, seguro, fiable y rentable. Tecnología de iluminación led, robustez del sistema de puertas con nuevos mecanismos.

## IRIZAR I8

**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 12 hasta 15 metros  
**Altura:** 3,98 metros (piso liso)



**Bodega:** Según número plazas y chasis.  
**Chasis:** Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.  
**Capacidad:** 51 hasta 67 plazas.  
**Equipamiento:** Autocar de líneas de largo recorrido, discrecional TOP y vehículos VIP. Nuevo buque insignia de la familia Irizar: un estado único de bienestar y lujo. Máximo confort y elegancia con los últimos avances tecnológicos. Más funcional, rentable y fiable que nunca, con máxima capacidad de adaptación. Atención en los detalles y nuevo revestimiento de interiores.

IRIZAR EMOBILITY

**Irizar e-mobility**

[www.irizar-emobility.com](http://www.irizar-emobility.com)

## IRIZAR IE BUS

**Tipo:** Urbano 100% eléctrico cero emisiones  
**Longitud:** 10,8 / 12 / 18 metros.  
**Altura:** 3.220 mm.  
**Altura al suelo:** 340 mm.  
**Chasis:** Vehículo integral Irizar.  
**Capacidad:** 24 butacas + 4 PMR.



**Equipamiento:** El Irizar ie bus se presenta como un autobús de tecnología europea íntegramente desarrollada por el Grupo Irizar, fiable y preparada para rodar en nuestras ciudades aportando su plus de cero emisiones.

## IRIZAR IE TRAM



**Tipo:** Urbano 100% eléctrico cero emisiones  
**Longitud:** 12,165 y 18,73 metros  
**Altura:** 3.300 mm.  
**Altura al suelo:** 320-340 mm.  
**Chasis:** Vehículo integral Irizar.  
**Capacidad:** 35-50 butacas + 4-12 PMR + 1-3 SDR. Hasta un total de 155 pasajeros.  
**Equipamiento:** El Irizar ie tram se presenta como un autobús de tecnología europea íntegramente desarrollada por el Grupo Irizar. Se ofrece en opción autónoma (recarga nocturna en cochera) y con carga de oportunidad (inicio/fin de línea) para adaptarse a las necesidades de cada ciudad sin ningún tipo de emisión.

NOGEBUS

**nogebus**

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

## SPRINTER 516



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 7,54 metros  
**Altura:** 2,86 metros  
**Chasis:** Mercedes Benz Sprinter 516.  
**Capacidad:** 16+C / 19+C. Disponible la versión PMR.

## SPRINTER 519



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 7,54 metros  
**Altura:** 2,86 metros  
**Chasis:** Mercedes Benz Sprinter 519.  
**Capacidad:** 22+1+1/ 11+C / 13+C / 16+C / 19+C.  
**Versiones:** Disponible hasta para 6 PMR.

## TITANIUM



**Tipo:** Autocar Premium  
**Longitud:** 14,2/ 12,2 / 12,92 / 13,98 / 15 m.  
**Altura:** 3,45 y 3,70 m.  
**Chasis:** MAN, Scania y Mercedes-Benz.  
**Capacidad:** desde 55 a 71 plazas.  
**Versiones:** Gran lujo o discrecional. Existe una versión inglesa. Disponible la versión PMR.

## TOURING H-9.495



**Tipo:** Autocar motor delantero.  
**Longitud:** 9,495 (MAN)  
**Altura:** 3,10 metros  
**Chasis:** MAN N14.  
**Capacidad:** de 35 a 39 plazas. Disponible la versión PMR.  
**Motor:** Delantero.  
**Equipamiento:** Según necesidades del cliente.

## TOURING H-8.295



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 8,290 metros.  
**Altura:** 3,1 m.  
**Chasis:** MAN 14290.  
**Capacidad:** 28 a 31 plazas.

## TOURING GOLD HD



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 10,45 / 12 / 12,20 / 12,96 / 13,2 / 13,98 / 15 metros (dos últimos con tres ejes).  
**Altura:** HD.  
**Chasis:** MAN, Mercedes-Benz, Scania.  
**Capacidad:** 37 a 71 plazas.  
**Bastidor:** Volvo.

## TOURING GOLD HDH



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 12,2 / 12,96 / 13,98 / 15 m.  
**Chasis:** MAN, Mercedes-Benz, Scania.  
**Capacidad:** 55 a 71 plazas.  
**Bastidor:** Volvo.

SUNSUNDEGUI

**SUNSUNDEGUI**

[www.sunsundegui.es](http://www.sunsundegui.es)

## SB3



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 10 / 11 / 12 / 13 / 15 / 18,75 m.  
**Altura:** 3,30 metros  
**Capacidad:** de 37 a 71 plazas, en función de longitudes y tipo de piso  
**Bodega:** Las versiones de piso alto tienen una capacidad en torno a 5 m<sup>3</sup>, variando ligeramente con la longitud.  
**Equipamiento:** El SB3 es un autobús diseñado para servicios suburbanos e interurbanos, enfocado a recorridos de media distancia. Disponible en versiones tanto de piso alto como *low entry*, en ambos casos con opción de articulado.

## SC5



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 10 / 12 / 13 / 14 / 15 metros  
**Altura:** 3,50 metros  
**Capacidad:** 43 / 55 / 59 / 63 / 71 viajeros  
**Bodega:** 6,25 / 8 / 8,8 / 8,8 / 9,5 m<sup>3</sup>.  
**Equipamiento:** Autocar polivalente de Sunsundegui. Creado para el servicio de cercanías, transporte escolar o de empresas, pero también para largas distancias.

## SC7



**Tipo:** Autocar  
**Longitud:** 12 / 13 / 14 / 15 metros  
**Altura:** 3,70 metros  
**Capacidad:** 47 / 55 / 59 / 63 / 71 viajeros  
**Bodega:** 7 / 8,2 / 8,9 / 9,5 / 10,5 m<sup>3</sup>.  
**Equipamiento:** Autocar de lujo de Sunsundegui diseñado para largas distancias, especialmente para servicios regulares y discretos.

UNVI

**UNVI**

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

## CIMO T



**Tipo:** Midibus interurbano  
**Longitud:** 9,50 metros  
**Altura:** 3,150 metros  
**Chasis:** MAN.  
**Maletero:** 5 metros cúbicos.  
**Capacidad:** 37+G+C; 35+C.

## CIMO 4x4



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 9 metros  
**Altura:** Variable.  
**Chasis:** Mercedes Benz y MAN.  
**Capacidad:** 33/35+C.

## COMPA T



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 7,52 / 8,50 metros  
**Altura:** 3,2 metros, con AA  
**Chasis:** Iveco.  
**Maletero:** hasta 3,5 metros cúbicos.  
**Capacidad:** 24/25/28/29+C/hasta 32+C.  
**Versiónes:** Turismo y PMR.

## COMPA OPEN AIR



**Tipo:** Midibus  
**Longitud:** 7,80 / 8,50 metros  
**Altura:** 3,3 metros  
**Chasis:** Iveco 70C (motorización Diesel y GNC).  
**Capacidad:** 29/31 + C.

## COMPA URBANO



**Tipo:** Minibus urbano  
**Longitud:** 7,8/8,2 metros  
**Altura:** 3,1/3,19 metros  
**Chasis:** Iveco.  
**Capacidad:** hasta 20 sentados + 11 de pie +1 PMR ó 2 transportines+C.

## KERALA



**Tipo:** Microbús urbano  
**Longitud:** 7,53 metros  
**Altura:** 2,8 metros  
**Chasis:** Mercedes.  
**Capacidad:** 10+7 de pie+1 PMR+C, 15+2 de pie+1 PMR+C, 15+5+C, 10+11+C.  
**Versiónes:** Clase A.

## SIL INTERCITY



**Tipo:** Doble piso interurbano  
**Longitud:** 13 / 14 / 15 metros  
**Altura:** desde 3,9 hasta 4,2 metros.  
**Chasis:** MAN / Scania.  
**Capacidad:** hasta 100 pasajeros.  
**Maletero:** hasta 9 metros cúbicos.  
**Versiónes:** Clase II ó Clase III.

## TOURING GT



**Tipo:** Midibus interurbano  
**Longitud:** 10,26 metros  
**Altura:** 3,58 metros, con AA  
**Chasis:** Mercedes-Benz y MAN.  
**Maletero:** 7,7 y 6,7 metros cúbicos.  
**Capacidad:** 41+G+C; 43+G+C.  
**Versiónes:** VIP 2+1; PMR; motor trasero; motor delantero.

## URBIS 2.4



**Tipo:** Urbano  
**Longitud:** 9 metros  
**Altura:** 3,2 metros  
**Anchura:** 2,4 metros  
**Capacidad:** 21 sentados + de pie + 1 PMR + C.

## URBIS 2.5 DD

**Tipo:** Urbano turístico doble piso  
**Longitud:** 11,99 metros  
**Altura:** 4 metros  
**Chasis:** Volvo / MAN / Mercedes Benz / Scania.



**Capacidad:** hasta 53 sentados en piso superior, 26 sentados en inferior+1 PMR ó 2 transportines+C.  
**Versiónes:** GNC, híbrido y diésel.

## VEGA CRAFTER



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,5 metros  
**Altura:** 2,8 metros.  
**Chasis:** Volkswagen.  
**Capacidad:** 16/19/22+C.  
**Maletero:** hasta 2,5 metros cúbicos.  
**Versiónes:** Turismo y PMR.

## VEGA TGE



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,5 metros  
**Altura:** 2,8 metros  
**Chasis:** Volkswagen.  
**Maletero:** hasta 2,5 metros cúbicos.  
**Capacidad:** 16/19/22+C.  
**Versiónes:** Turismo y PMR.

## VEGA GT



**Tipo:** Microbus  
**Longitud:** 7,56 metros  
**Altura:** 2,9 metros.  
**Chasis:** Mercedes.  
**Capacidad:** 19+C.  
**Maletero:** hasta 2,9 metros cúbicos.  
**Versiónes:** Disponible para conducción por la izquierda en todas sus versiones. PMR y 16 + Gran maletero.

## VEGA OPEN AIR



**Tipo:** Microbús

**Longitud:** 7,52 metros  
**Altura:** 2,8 metros.  
**Chasis:** Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 21+C.  
**Versiónes:** 17+PMR+C.

## VEGA SPRINTER



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,5 metros  
**Altura:** 2,8 metros.  
**Chasis:** Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 16/19/22+C.  
**Maletero:** hasta 2,5 metros cúbicos.  
**Versiónes:** Turismo y PMR.

## VEGA 4x4



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** desde 7,4 metros  
**Chasis:** Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 19+C.

## VENDAL



**Tipo:** Microbús  
**Longitud:** 7,52 metros  
**Altura:** 3 metros.  
**Chasis:** Iveco 50C (motorización diésel y GNC)  
**Capacidad:** 22+G+C / 19+G+ gran maletero +C.  
**Maletero:** hasta 2,5 metros cúbicos.  
**Versiónes:** Turismo y PMR.

## VOYAGER GT



**Tipo:** Midibús  
**Longitud:** 8,96 metros  
**Altura:** 3,23 metros.  
**Chasis:** Mercedes Benz.  
**Capacidad:** 29+G+C / 33+G+C.  
**Maletero:** hasta 4,6 metros cúbicos.

## VEHÍCULOS ESPECIALES

**Tipo:** Vehículos especiales  
**Chasis:** Varios.  
**Configuraciones:** Muy diversas, en función de cada cliente.

La Confederación apuesta por un enfoque distinto, más especializado, y con la mirada puesta en la digitalización

# Confibus aporta un soplo de aire fresco a la hora de hacer frente al futuro en su I Summit

La dedicación que todo el equipo de Confibus ha prestado, durante los últimos meses, a la preparación de este I Confibus Summit quedó reflejada en su

celebración, la cual tuvo lugar el pasado día 27 de marzo en el Colegio de Arquitectos de Madrid con más de 200 asistentes. Un foro novedoso que

puso sobre la mesa distintas soluciones a los retos de digitalización y multimodalidad a los que se enfrentará el Sector en el corto y medio plazo.

El objetivo era poner en valor la aportación del autobús, "un medio de transporte llamado más que nunca a liderar la transición hacia la movilidad sostenible", como apuntan desde la Confederación, con el foco apuntando a cuestiones como medio ambiente, energía, digitalización e intermodalidad.

Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación, comentó en su intervención inicial que "este foro supone un hito muy importante para los objetivos que Confibus se fijó en el año 2014, cuando se fundó", recordando que "somos un Sector estratégico basado en un modelo de éxito que cuenta con el aval europeo, y que es garante de vertebración y movilidad, con 1.750 millones de usuarios anuales y conectando 8.000 poblaciones, además de la contribución que realizamos a una actividad tan importante para nuestro país como es el turismo".

Los comisarios europeos Violeta Bulc y Miguel Arias Cañete participaron en el evento por

medio de sendos vídeos, grabados para la ocasión. La comisaria de Transportes repasó algunos aspectos del segundo y del tercer Paquete de Movilidad, recalando que "en ningún momento nos hemos olvidado del autobús" y esperando que estos paquetes "estén aprobados antes de que acabe este mismo año". Por su parte, el responsable de Energía y Cambio Climático dejó claro "el papel que juega el Transporte en toda la política contra el cambio climático, en esa transición hacia las cero emisiones que ya ha comenzado, y también su importante contribución a la movilidad urbana sostenible y al aumento de la calidad del aire y de la vida de los europeos".

## Cambio climático

Por su parte, Valvanera Ulargui, directora de la Oficina Española de Cambio Climático, explicó que la temperatura en España está subiendo por encima de la media mundial, pero que "la buena noticia es que los expertos dicen que es posible hacer frente a este reto



con la colaboración de todos. Eso implica nuevos modelos inclusivos y con bajas emisiones de carbono. En el marco normativo de la Unión Europea existe una agenda

de progreso, tenemos que buscar mecanismos público-privados, con nuevos agentes, incluido el mundo financiero, que tiene que prestar su apoyo. Tras estudiar el Transporte

con un montón de variables para reducir las emisiones, es necesario un cambio modal hacia el transporte colectivo, la eficiencia y la renovación de flotas".

## 'La energía es movimiento' y la necesidad de saber manejar los datos, claves de la primera sesión matinal

El profesor de la Universidad Libre de Bruselas, Samuele Furfari, ofreció una aplaudida ponencia titulada 'Movilidad y energía, dos necesidades básicas', mencionando que la digitalización proporciona apoyo tecnológico para resolver problemas: "El autobús tiene que integrar un enfoque en la eficiencia energética y la movilidad para beneficio del medio ambiente y del viajero". Respecto a los vehículos eléctricos, señaló que se debe ser cauto y que, aunque son una solución, no hay que precipitarse, pues hay que desarrollar tanto los vehículos como las *smart grids* (redes eléctricas inteligentes) para que el sistema responda a las necesidades de electricidad que ese cambio supone y no colapse.

Asimismo, defendió el papel del gas natural en el transporte porque "está disponible, es limpio, abundante y barato y no tiene condicionantes geopolíticos", aunque dejó claro que la solución a los retos energéticos es tecnológica, que hay que invertir en I+D y que el diésel sigue siendo el combustible con mayor densidad energética, por lo que perdurará mucho



tiempo. "Europa es sobre todo un continente de libertad y hay que proteger el medio ambiente", continuó, pero reconoció que en las últimas décadas "hemos desarrollado nuestra economía y vivimos en un ambiente mucho más limpio que cuando yo era niño".

## A debate

La primera mesa de debate se centró en el medio ambiente y contó con la participación de Mario Armero, vicepresidente de Anfac; José Luis Pérez Souto,

vicepresidente de Natural & bio Gas Vehicle Association (NGVA Europe); y Miguel Barroso, director de Empresas y Administración Pública de Enel X Iberia (Endesa).

Armero señaló que la industria de la automoción está en una "tormenta perfecta". Entre los factores que determinan hacia dónde va la industria de la automoción, enumeró la digitalización, la nueva fase de la globalización, la concentración urbanística de personas en las ciudades y la mo-

vilidad sostenible desde el punto de vista del cambio climático y la calidad del aire, además de indicar que es necesario "mantener que España sea un país líder en automoción sin olvidarnos de las demandas de los ciudadanos". A su vez, pidió que se constituya en nuestro país una Mesa de Movilidad para estrechar la colaboración e introducir uniformidad entre los sectores del automóvil y el autobús, para la que cuenta con Confibus.

Pérez Souto afirmó que se ha

demostrado que el gas natural es una "alternativa madura" al diésel, pues "se ha comprobado que es viable, más limpio y barato. El problema es la carencia de infraestructuras para implementarlo", puntualizó. También destacó que uno de los límites del gas natural comprimido es su autonomía (350-500 km), lo que condiciona su aplicación a los vehículos de larga distancia. Finalmente, ha subrayado que la alternativa del gas licuado permite una autonomía de hasta 1.000 km, pero insistió en que necesita infraestructuras y requiere a los fabricantes una gran inversión.

Por último, Miguel Barroso resaltó que "el sector de la energía ha sido históricamente bastante estático y ha tenido una evolución lenta. Sin embargo, el momento que estamos viviendo actualmente en el sector energético a nivel global nos lleva en volandas hacia una revolución: lo que antes pasaba en 30 años ahora pasa en cinco", concluyendo que "los esquemas habituales se rompen en el ámbito de la energía y en este nuevo entorno de transformación hay que subirse al tren".

# Amadeus y Movelia abogan por una colaboración en la reserva conjunta

La segunda mesa redonda estuvo compuesta por Felipe González, *senior advisor* de Amadeus; Santiago Vallejo, director general de Movelia; y Mario Romero, responsable de Big Data de Telefónica, quienes debatieron sobre la digitalización de la movilidad. González destacó la importancia de la multimodalidad ante el nuevo cambio de paradigma en el Transporte: "Vamos a pasar de esta generación, que producía millones de reservas, a producir miles de millones de reservas o billetes emitidos. Este movimiento tiene que ver con que estamos en un mundo global, con destinos cada vez más distantes". En este sentido, subrayó que "llegar a acuerdos entre distintos modos de transporte lleva implícito la facilitación de estaciones genéricas multimodales con espacios para distintos medios de transporte y una logística que favorezca y ayude a la experiencia del usuario".

El director general de Movelia, Santiago Vallejo, afirmó que "la digitalización ha contribuido mucho al Sector del transporte y el cliente demanda la intermodalidad". También señaló que "la Ad-



ministración debe tener en cuenta la digitalización en las licitaciones y ayudar a los transportistas a desarrollar este aspecto". Asimismo, abogó por el Plan Renove de Estaciones propuesto por Confibus, y por un modelo de venta de billetes a través de una 'ventanilla única' en las estaciones que favorezca y mejore la experiencia del cliente.

Mario Romero, responsable de Big Data de Telefónica, que sembró cierta inquietud en la sala por la cantidad de información que se maneja de nosotros solo por medio del análisis de nuestros hábitos, definió la digitalización como "el conocimiento del usuario y

del cliente desde la analítica de datos y, por tanto, de su experiencia para, de esta forma, poder anticiparse a las necesidades de los mismos".

Por último, el CEO de IoMob Tech, Boyd Cohen, llamó la atención sobre la conveniencia de integrar a todos los medios de transporte en un servicio único a través de la digitalización. "Todos los servicios de movilidad pueden 'enchufarse' a las nuevas tecnologías y si están enchufados, estarán visibles", sostuvo refiriéndose a lo que se conoce como MaaS ("Movilidad como Servicio", por sus siglas en inglés).

# 10 conclusiones para una jornada muy interesante

Tras una jornada muy intensa y rica en diversidad de opiniones, de nuevo el presidente de Confibus fue el encargado también de exponer las Conclusiones del Summit, un decálogo de cuestiones entre las que destacan la digitalización, la adecuación de los servicios a la nueva demanda, la movilidad sostenible, una normativa que armonice los planes regionales y locales, una intermodalidad necesaria en beneficio social, la correcta aplicación de la tecnología existente, los esfuerzos en I+D, el uso de combustibles alternativos y eficientes, la utilización de todo lo que ofrece el big data, y la consolidación de unas licitaciones con pliegos basados en la calidad, la seguridad, la información al usuario y el medio ambiente.

Mercedes Gómez clausuró el Summit destacando que nos encontramos en "un momento que es esencial para el Transporte por carretera tanto por los cambios que ya ha experimentado como por los retos que se afrontan y que marcarán el futuro de la movilidad en nuestro país y en el resto de Europa". La directora

general afirmó que el transporte de viajeros en autobús es "un modo esencial para el sistema en su conjunto, para garantizar la movilidad de los ciudadanos y para favorecer una cohesión social, territorial, y también la sostenibilidad ambiental".

El Ministerio, indicó, ha cambiado su visión de la gestión de la movilidad: "Queremos invertir en movilidad priorizando las inversiones en mantenimiento y las que generen mayor valor añadido público; y convirtiendo a los usuarios en elemento central de nuestras políticas".

El Ministerio está trabajando en una nueva estrategia de movilidad vertebrada en siete ejes centrales y alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Entre dichos ejes están la seguridad, la sostenibilidad, la lucha contra el cambio climático, la intermodalidad, la innovación y la digitalización. Uno de ellos gira en torno a una iniciativa denominada 'Oportunidad de movilidad para todos', que incluye la elaboración de un nuevo mapa concesional on enfoque integrador que se adapte a la actualidad.



## Confort Webasto – Calefacción y Aire Acondicionado

Webasto ofrece soluciones completas de calefacción y climatización para mini y midibuses que se adaptan fácilmente a las necesidades de cada cliente – todo de una misma fuente. Desde un confortable acondicionamiento en el interior hasta el precalentamiento del motor.



### Calefacciones de Agua

- De 5 a 35 kW de potencia calorífica
- Pre-calentamiento del motor
- Regulación progresiva de temperatura



### Calefacciones de Aire

- De 2 a 22 kW de potencia calorífica
- Calefacción eficiente y rápida
- Diseño compacto



### Sistemas de Aire Acondicionado

- De 4 a 28 kW de potencia frigorífica
- Componentes de primera calidad
- Accesorios versátiles para soluciones personalizadas

Webasto Thermo & Comfort Ibérica, S.L.U.  
 C/Mar Tirreno,33  
 28830, San Fernando de Henares (Madrid)  
 Tel.91 626 86 10  
 Mail:info@webasto.es  
 www.webasto.es • www.webasto-diavia.es



Al evento acudieron varios representantes importantes del Ministerio de Fomento español para escuchar al Sector

# El I Congreso Nacional de Anetra trató el presente y el futuro del transporte discrecional

El jueves 27 de marzo tuvo lugar el primer Congreso Nacional de Anetra de su historia. El evento se celebró en el Castillo de Viñuelas, en Tres Cantos, un lugar donde los protagonistas del Sector y las pequeñas y medianas empresas tuvieron la oportunidad de compartir experiencias y opiniones empresariales. Además, contaron con la presencia de representantes del Gobierno que dieron su opinión tras escuchar cada uno de los temas tratados.

La Asociación, fundada en 1977, celebró a finales de marzo su primer congreso nacional. Se enmarcó en un contexto de cambio normativo y social en los últimos tiempos. Este primer congreso abordó el presente y el futuro del transporte discrecional. Para la inauguración, contaron con la participación de Mercedes Gómez Álvarez, directora general de Transporte Terrestre de Fomento: "Quiero remarcar que es un honor asistir a este evento para conocer de primera mano las inquietudes del Sector. Es una Asociación con gran trayectoria, con el foco puesto en pequeña y mediana empresa sobre todo".

Durante su intervención, destacó que se trata de un Sector "fundamental en la sociedad española" para garantizar "la movilidad de los ciudadanos, la unión social y la sostenibilidad".

Entre los datos más significativos que arroja este tipo de transporte, destaca que en 2018 "cerca de 3.000 millones de viajeros usaron autobús. Quiero subrayar el papel del discrecional en el turismo, porque aunque el medio aéreo sea el usado para llegar a

nuestro país, son muchos los que lo utilizan para desplazamientos internos".

Dede Fomento son conscientes de la importancia de la digitalización. Este año se ha prestado especial atención en el Observatorio de transporte y logística de España. Según afirmó la directora, "todos los años organizamos una jornada anual. Para que la transformación digital alcance todo su potencial hay que apoyarlo también desde la Administración. Es un camino que debemos recorrer entre todos. Debemos facilitar a medianas y pequeñas para que puedan competir en el mercado".

## Jornada de difusión

Además, añadió que "debemos establecer normativas que defiendan la libre competencia y aporte seguridad a las empresas. El próximo 9 de abril estamos organizado una jornada de difusión del ROTT, centrada en las partes del reglamento que atañen al Sector del autobús".

"Es necesario renovar las concesiones, y por ello estamos trabajando de la mano del Sector



en unos nuevos pliegos que nos permitan dejar atrás el complicado entorno judicial que hemos vivido. Que se favorezca la concurrencia en beneficio del usuario y una oferta adaptada a la demanda, buscando un nivel adecuado de calidad, seguridad y eficiencia", opinaba Mercedes Gómez sobre las actuales concesiones.

"Queremos redefinir el mapa concesional de líneas regulares, pues están obsoletas desde que algunas salieran en los '80, y ha cambiado mucho España. Debemos reestudiar y rediseñar

al mismo", declaró finalizando su intervención.

Más tarde fue el turno del presidente de Anetra, Luis Ángel Pedrero, que afirmó que "entre la Asociación y Fomento existe una relación muy fluida, lo que no quiere decir que estemos de acuerdo en todo", decía.

## Una imagen falsa en Europa

Entre los puntos de desencuentro está el sistema concesional español, que "ha sido vendido en Europa tanto por Confibus como por el Gobierno y los partidos

políticos como el más eficiente y libre de costes, cuando no es así". Aseguró que "hay 1.500 concesiones que sí tienen coste y reciben subvención. Proponemos un modelo de liberalización condicionada, o controlada. Debes ser operador de transporte y tener flota propia. Con este modelo no quedarían tantos traficos por cubrir. Pero somos realistas, hay líneas que nunca han sido licitadas. Anetra entiende que los pliegos atentan contra la competencia, y los tribunales de la competencia nos ha dado la razón".

# Rallo: 'Somos conscientes de la preocupación sectorial por los pliegos en los servicios regulares'

El congreso puso el foco en los problemas del Sector, entre los que destacaron las concesiones y licitaciones, las diferencias normativas entre Comunidades y provincias, y la tecnología que puede ayudar en los próximos años al transporte de viajeros por carretera.

Tras escuchar numerosas ponencias, en las que se puso en cuestión medidas como el ROTT, o la sensación de que los pliegos acordados en las últimas fechas no son suficientes, María José Rallo, secretaria general del Transporte Terrestre en España, fue la encargada de clausurar el evento.

"Este congreso se celebra en un momento importante de cambio en el Sector del transporte. Invito a que haya nuevas ediciones, son foros de encuentro muy relevantes", iniciaba su discurso la secretaria general. "Todos sabemos de la relevancia del Sector en España. Es fundamental para la movilidad de base, es el modo de transporte que llega a todos los lugares y que garantiza la cohesión de toda España. Ayuda a la sostenibilidad

y es un gran protagonista de la economía española. Es importante seguir desarrollándolo", afirmó.

En el transporte especial y discrecional "se movieron 520 millones de viajeros. Da imagen de su importancia en la movilidad y su influencia en sectores tan importantes como el turismo". Detrás hay un Sector de mucha relevancia con 3.880 empresas públicas y 888 para el servicio privado, con un total de 47.000 autobuses.

María José Rallo reconoció los retos que deben afrontar desde la Administración y por parte de todos los integrantes del Sector, pues "hay que convertirlos en oportunidades. Estoy segura de que en un Sector tan potente y con tanta adaptación como este, se va a responder de acuerdo con las necesidades". Además, destacó el valor de las Asociaciones y opinó que "son interlocutores con nosotros, con un gran clima de entendimiento y de colaboración".

Durante su intervención, declaró ser consciente de "la preocupación por los pliegos en los servicios regulares de viajeros.

Debemos ver una nueva estrategia para la movilidad. Hablamos de digitalización, responsabilidad ambiental, protección de los empleados... En el Ministerio de Fomento estamos comprometidos con abordarlos".

## Un derecho del ciudadano

En el Gobierno se consideran "inversores en movilidad más que en infraestructuras". Según la secretaria general, "la movilidad la concebimos como un derecho de los ciudadanos, hay que poner al usuario en el centro de las decisiones. La estrategia que desarrollamos se centrará en los ejes de seguridad, sostenibilidad, intermodalidad y digitalización. Tenemos muchos instrumentos de cooperación que debemos aprovechar para abordar todos estos trabajos. Pero los problemas no son solo cosa de un Ministerio, somos muchas partes implicadas y es primordial coordinarse correctamente".

Bajo el nombre 'La estrategia segura sostenible y conectada', el Gobierno está trabajando en un



proyecto ambicioso. Pretende crear un documento "para el debate" donde habrá preguntas a los usuarios y las partes afectadas para que, entre todos, se pueda enriquecerlo y sacar conclusiones.

Algunas cuestiones son: "una oportunidad de movilidad para todos", donde una de las acciones más importantes es la definición de un nuevo mapa concesional en España. "Debemos hacerlo desde una perspectiva de complementariedad de redes. Debemos ofrecer un sistema de transporte en el que horarios y características estén coordinados, apostando por el ciudadano. Es un reto ambicioso, pero trabajaremos

dentro del marco de la Conferencia Nacional de transporte para tratar de diseñar ese mapa que disponga de un mallado todavía más completo".

## Un enfoque integrador

"El proceso de renovación de las concesiones del transporte regular es un aspecto nuclear, que ha tenido un tortuoso camino. Hemos trabajado de forma intensa para conseguir unos pliegos que dejen atrás el complicado entorno judicial y que permita potenciar nuestro sistema concesional. Queremos unos pliegos que permitan seguridad jurídica en licitaciones, transparentes, equitativas", concluyó Rallo.

# El sistema de concesiones preocupa también a las distintas Comunidades

Sin duda, uno de los problemas que más preocupan al Sector son las diferencias entre las normativas que hay en cada región de España. Por ello, durante la Asamblea, los invitados pudieron presenciar una mesa redonda en la que participaron responsables empresariales de varias Comunidades Autónomas para dar su opinión y contar la situación en la que se encuentran.

Carlos Grandoso, presidente de Asetradis y miembro de la junta de Anetra, declaró que en Castilla y León "los que no somos titulares de concesiones de líneas regulares. En nuestra Comunidad, después de años de contenciosos, se acabó con los derechos de preferencia en nuestra comunidad". Además, añadió que "ya el 50% del transporte escolar esta integrado en el regular y la competencia es cada vez mayor. Es el germen de las concesiones zonales".

Por su parte, Francisco Martín Castilla, administrador de una empresa local en Castilla-La Mancha, declaró que "los que se encargaban del transporte escolar están cabreados, están abocados a desaparecer. No pueden entrar a concurso porque necesitan un



mínimo de vehículos". También añadió que desde un despacho "no se pueden realizar los pliegos, ese señor no ha ido a pie de obra aver el estado de la carretera".

La Unión Valenciana de Transportistas (Uvatra) aseguró que "cuando nos presentaron el nuevo plan de las concesiones, nos quedamos sorprendidos, ya que pretendían incorporar todo el transporte escolar. El Sector en nuestra Comunidad está intranquilo por ver en peligro sus empresas". Además, añadió que "si te aseguran el equilibrio económico, entonces no se puede considerar una concesión".

Según la representante valenciana, muchas empresas pequeñas están cerrando porque "no ven venir un buen futuro. Se debe dar facilidad de acceso a concurso a las pymes".

### Preocupación por los menores

Los ponentes estuvieron de acuerdo en que se está olvidando el aspecto social en pro del económico, ya que "una persona mayor va a viajar al lado de un niño. Estamos cansados de ver imágenes detestables en la prensa. No combinemos este servicio normal con el regular, donde solo sale beneficiada la Administración".

# Aetram pide acuerdos con el resto de Asociaciones

El presidente de Aetram, Jesús Gonzalo Tomey, participó en la asamblea, asegurando que el futuro del Sector pasa por "servir espontáneamente las demandas ciudadanas de movilidad. Debemos ver cómo podemos saber qué necesitan, cuándo, cómo y dónde".

Refiriéndose a la competencia desleal, aseguró que el precio del transporte discrecional lo marca el cliente o intermediario, lo que lleva a "la competencia desleal".

Por otro lado, el presidente de la asociación madrileña afirmó que "nadie que hable de liberalización está hablando contra el sistema concesional. El único objetivo es el usuario, ofertar un servicio por un precio".

En cuanto a la relación con el resto de asociaciones, "queremos llegar a acuerdos con Confibus y con todos los transportistas. Queremos aportar ideas para ver en cuántas confluyamos. Debemos encontrar el puente de transición hacia las nuevas normativas".

Tomey finalizó su intervención recordando que la EMT de Madrid tiene 2.000 autobuses en su poder, pero que Aetram dispone de 3.000 entre todos sus



miembros, y que "desde que se enteraron en la Administración, que no lo sabían, nos tienen más en cuenta".

### Otras ponencias

A lo largo del encuentro, fueron varias las empresas que presentaron soluciones innovadoras para ayudar al Sector.

GantaBi, con José Manuel Farre, director financiero de la empresa, presentó su propuesta sobre la utilización del BigData a las empresas.

VibaBus, por su parte, pretende solucionar los viajes en vacío con los que aseguran poder ahorrar hasta 10.000 euros al año.

Para finalizar, personas expertas en gestión de empresas dieron varios consejos a los asistentes para mejorar sus resultados.



**CONVIERTE TUS BUTACAS EN "ASIENTOS SALVAVIDAS"**



[www.e-rescue.com](http://www.e-rescue.com)

[info@e-rescue.com](mailto:info@e-rescue.com)

# La XV edición del Motortec Automechanika Madrid, con la innovación como bandera común en el Sector del Transporte

El pasado miércoles 13 de marzo dio comienzo en Ifema la XV edición de la feria Motortec Automechanika Madrid, que permaneció abierta hasta el día 16. El Salón superó en un 7% la superficie ocupada

en su última edición celebrada en 2017, con más de 40.000 m<sup>2</sup>, superando niveles de contratación obtenidos en 2009. Dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de

África, Ifema, organizadora del evento, ha superado los 60.000 visitantes profesionales y más de 30.000 representantes del Sector en España y Portugal, para conocer las últimas novedades en el futuro del taller.

El director general de Ifema, Eduardo López-Puertas, fue el encargado de tomar la palabra en primer lugar, durante la inauguración oficial de la Feria Internacional líder para la Industria de Automoción en España. "Tenemos que sentirnos orgullosos del fuerte crecimiento que hemos conseguido en superficie contratada. Agradezco el apoyo prestado por Sernauto y el resto de asociaciones. En este momento de profundos cambios, con una movilidad más sostenible, la industria aquí presente tiene un papel fundamental. Destaco dos aspectos de la Feria: innovación y foro de intercambio para más de 60.000 profesionales".

El presidente de Sernauto y del Comité Organizador del certamen, Benito Tesier, continuó con la idea presentada por López-Puertas. "Tras muchos meses de duro trabajo es un placer que este día haya llegado. Creo que podemos decir con orgullo que hemos puesto el cartel de 'completo'. Este sector posee una compleja cadena de suministro, con valor para cada eslabón, hay una gran

capilaridad en la postventa española. Estamos comprometidos con la descarbonización, para lo que son necesarias medidas para rejuvenecer el parque de vehículos, por lo que es indispensable una colaboración entre el sector y las Administraciones. ¡Animo a todos los profesionales de nuestro Sector a vivir esta magnífica feria intensamente!".

## Clave en nuestro país

Para finalizar la inauguración de la Feria, el turno de palabra pasó a la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera Rodríguez. "La automoción es uno de los sectores más importantes en nuestro país, y esto es un mérito de todos. Nos encontramos en un momento muy interesante de este sector, debido a la innovación, la digitalización o las demandas sociales medioambientales. Lo que se necesita de cara al futuro es flexibilidad para saber aprovechar las oportunidades que se presenten, y diálogo entre todas las partes, con coordinación entre distintas Administraciones. El



sector de la automoción tiene un gran potencial exportador, y este Gobierno tiene claro que hay que apoyarlo. Es un compromiso claro. Hay variables evidentes, como las obligaciones de resultados en la disminución de emisiones, una tendencia europea y global".

"Algunos fabricantes ya han hecho cambios en sus sistemas de producción. Estoy segura de que esta Feria combina estos valores

y que puede ayudar a prepararse para los desafíos futuros. El sector está en pleno proceso de cambio, en el que veo dos variables: fase industrial y fase de uso. Respecto a la industrial, se acaba de presentar hace unos días el Plan Estratégico de Apoyo Integral a la Automoción; y respecto al uso, se están produciendo cambios en la movilidad, como el aumento del *leasing* respecto a las ventas.

Al final es un debate que implica muchos factores, pero todos tenemos el objetivo común de asegurar la industria de la automoción en España, a la vez que se adapta a los nuevos tiempos que corren. Me gustaría insistir en lo trascendente que es sumar y no perder el tiempo en un Sector que no deja de crecer", concluyó la ministra para la Transición Ecológica.



Un encuentro que dio visibilidad al Sector del transporte con los vehículos industriales y comerciales, así como a los talleres encargados de su buen funcionamiento. Numerosas empresas aprovecharon la oportunidad para exponer sus últimos avances en motores, recambios y soluciones para el nuevo panorama que está instalándose en el transporte de viajeros.



La inauguración del Motortec Automechanika corrió a cargo del director general de Ifema, Eduardo López-Puertas y la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera. Estuvieron arropados por algunos protagonistas del Sector. Las empresas aprovecharon las jornadas para dar su visión sobre el futuro y presentar muchas de sus novedades a través de ponencias individuales y en grupo.

# En esta 15ª edición, el evento madrileño reunió a más de 60.000 profesionales del Transporte con 700 empresas

La Feria Internacional para la Industria de Automoción en España dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África clausuró su décimo quinta edición, organizada por Ifema, con un récord de participación. Un total de 60.349 profesionales del sector de la automoción visitaron el Salón, que acogió la oferta presentada por más de 700 empresas expositoras y 1.300 marcas.

Destacó en esta edición la alta asistencia de profesionales de talleres, que representó un 50,33% del total, con un crecimiento del 8% comparado con la anterior convocatoria de 2017. Los profesionales de talleres independientes siguen siendo el grupo más numeroso (un 59%), aunque también se vieron incrementadas notablemente las visitas de profesionales de redes de talleres (18%) y de talleres de marcas oficiales (22%). Sobresale también la afluencia de talleres dedicados a vehículos industriales, que crecieron un 30% con respecto a la pasada edición.

La mayor parte de los profesionales procedieron de talleres multi-

marca (26,75%), seguidos de talleres mecánicos (20,3%) y talleres electromecánicos (16,16%). Además, en su mayoría, los visitantes fueron propietarios de sus talleres, lo que resalta la profesionalidad de Motortec Automechanika 2019, así como de la capacidad de decisión y la oportunidad de compra entre visitantes y expositores.

Por otro lado, los visitantes interesados en Estaciones de Servicio crecieron un 19% respecto a 2017, así como los grupos de compra, que aportaron un 20% más de visitantes que hace dos años.

## Actividades

El programa de actividades de Motortec Automechanika 2019 también contó con éxito de asistencia, con 3.500 participantes, un 84% más que en la anterior edición, ya que se incluyeron temas especialmente relevantes para el sector, que marcan la actividad hoy en día y plantean el futuro teniendo en cuenta los avances tecnológicos y la innovación, otro de los puntos fuertes de la Feria. Además, en esta ocasión se logró

acercar a los visitantes determinados ámbitos del sector de la automoción que demandan más protagonismo, como el vehículo industrial, los neumáticos o la Economía Circular de la postventa. Destacó el interés cosechado en el I Congreso de Talleres de Vehículo Industrial, el Encuentro de Redes de Talleres, la Jornada de Estaciones de Servicio, la Jornada de Economía Circular, o las jornadas para talleres oficiales y talleres y distribuidores de neumáticos, organizadas por Faconauto y Adine, respectivamente.

La capacitación técnica y la destreza de los profesionales del taller también fueron premiadas en la 15ª edición de Motortec Automechanika Madrid, con los concursos al Mejor Técnico Motortec, coorganizado con Carsmarobe; Desafío Trucks, coorganizado junto a Cojali, o los concursos al Mejor Técnico Joven, desarrollados con la Fundación Comforp, que por primera vez incluyó una competición específica para técnicas, que persigue destacar la entrada progresiva de mujeres en el taller.

Una Feria que resalta la impor-



tancia del sector de la postventa en la economía y la sociedad. Las ministras de Transición Ecológica y de Industria pudieron comprobar in situ el peso económico y el desarrollo tecnológico de la industria, incluyendo las últimas novedades del mercado, que se ajustan a los cambios sociales y a las necesidades ambientales que marcan el ritmo hoy en día y que se prevé condicionarán el futuro, para garantizar la movilidad de la

población. Y prueba el compromiso de Motortec con el sector de la posventa y con la sociedad que este atiende son los estudios presentados -en el marco de Motortec- por Gipa, Automotive Aftermarket Intelligence, y Cetraa, Confederación Española de Talleres, sobre la importancia del correcto mantenimiento de los vehículos para prevenir averías, analizando el comportamiento de los conductores en los últimos años.

NUEVO SIL INTERCITY



UNVI

Tlf. | +34 988 980 600 Email | [comercial@unvi.es](mailto:comercial@unvi.es) Web | [www.unvibus.com](http://www.unvibus.com)

Los Premios AEEPP se han convertido en la gran referencia en el Sector Editorial y de la Comunicación en España

# El Grupo NEXO ha recibido el Premio de los Editores por su Trayectoria Profesional

Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz Rodrigo recibieron el martes 5 de marzo, en un multitudinario homenaje celebrado en el auditorio de la Real Casa de la Moneda, el máximo

galardón que otorga la Asociación Española de Editoriales de Publicaciones Periódicas. En su alocución, De Quesada afirmó que "NEXOTUR lleva 22 años, semana a semana,

con más de 1.000 ediciones, ayudando a vertebrar las Organizaciones empresariales y ser un 'lobby' blanco al servicio de los intereses generales del conjunto del Sector Turístico".

La Gala de Premios a los Editores del Año, que organiza AEEPP, ha concedido el Premio a la Trayectoria Profesional a los editores del Grupo NEXO por alcanzar el número 1.000 de Periódico NEXOTUR. El evento ha congregado en Madrid a dos centenares de editores venidos de toda España, desde directores de diarios digitales o en papel como Pedro J. Ramírez ("El Español"), Ignacio Escolar ("ElDiario.es") o José Antonio Mallou ("Información" y TV7), entre otros, hasta presidentes de agencias de noticias, como José Manuel González Huesca ("Servimedia"), grupos de revistas profesionales, como Ignacio Rojas ("Peldaño"), y numerosos editores de periódicos, revistas y digitales españoles.

Arsenio Escolar, presidente de AEEPP (única gran Organización estatal de Editores que forma parte de CEOE y de Cepyme), destacó "el esfuerzo y el mérito de los editores españoles", agradeció al colectivo su "implicación y participación en la transformación del Sector" y aprovechó la presencia de políticos y miembros del Gobierno para reclamar "la equiparación del IVA digital al del papel" y exigió "mayor transparencia en el reparto de la Publicidad Institucional".

El evento contó con la presencia de representantes del Gobierno de España, encabezados por el Secretario de Estado de Comunicación, y de varias Comunidades Autónomas, así como de todos los partidos políticos (PSOE, PP, Ciudadanos, Podemos, Vox, etc.) y diputados y senadores, que departieron con los editores en el cóctel-cena que se sirvió tras la gala, amenizado por un concierto de música clásica, a cargo de un cuarteto de cuerda.

Tras la proclamación de los premiados, que corrió a cargo del director general de AEEPP, Carlos Fernández Astiz, "por alcanzar la edición número 1.000 de NEXOTUR" ("lo cual no es moco de pavo", apuntó), el presidente del Jurado y la directiva de la Asociación de Editores, Joaquín Abad y Margarita

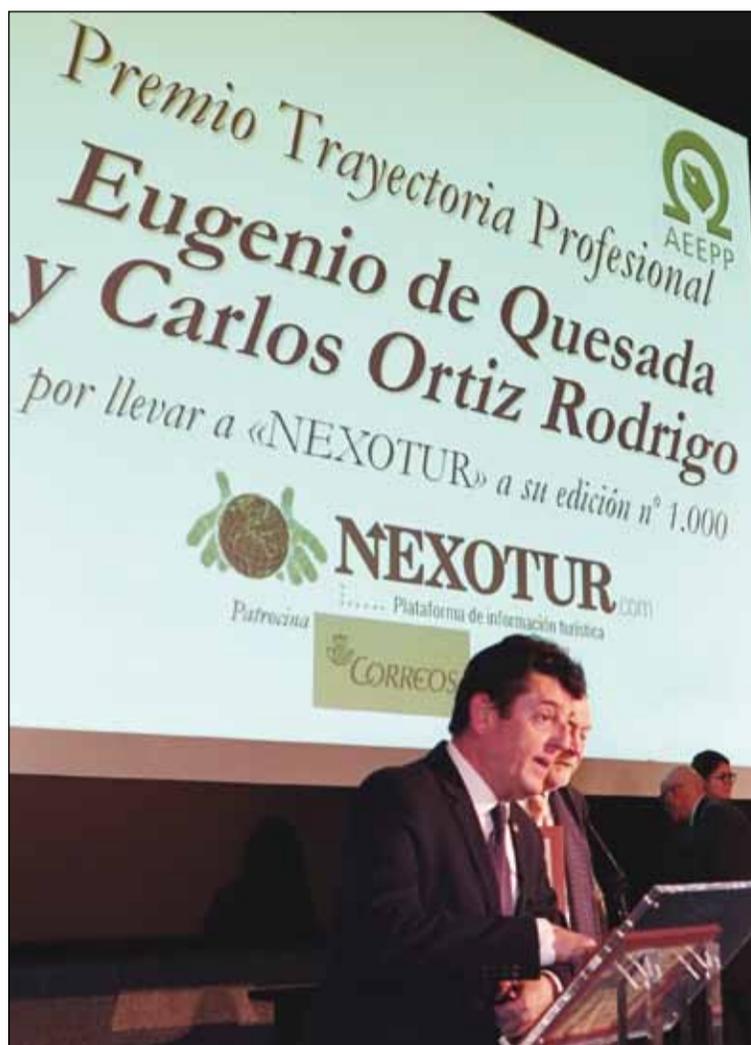
Jerez, hicieron entrega al director de NEXOTUR —y también de CONEXO— y al consejero delegado del Grupo NEXO, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz Rodrigo, de la Medalla de AEEPP y los Diplomas de Honor del Premio a la Trayectoria Profesional.

En su alocución, que obtuvo una cerrada ovación por parte de los asistentes, Eugenio de Quesada afirmó que "NEXOTUR lleva 22 años, semana a semana, con más de 1.000 ediciones, ayudando a vertebrar las Organizaciones empresariales y ser un 'lobby' blanco al servicio de los intereses generales del conjunto del Sector Turístico". El director de NEXOTUR y CONEXO recordó que "el Grupo NEXO fue el primero en crear un diario digital de Turismo, en el año 2000, que nos permite (desde hace casi dos décadas) mantener contacto diario con los profesionales y empresarios del Sector".

## Éxito y convivencia

"Hay un hecho que nos enorgullece especialmente, además de nuestra gente, un gran Equipo que es la clave de que la veintena de publicaciones que edita el Grupo NEXO sean una realidad", y que Eugenio de Quesada quiso "subrayar, aquí y ahora: el digital Nexotur.com ha tenido un reconocimiento que no somos capaces de agradecer lo suficiente", ya que, "según los datos oficiales de Google Analytics acumulados durante los dos últimos años y contabilizando las 24 horas del día, los cinco días de la semana y los 12 meses del año (incluyendo las horas de la noche, los fines de semana, los días festivos y los meses de menor actividad), nuestra Plataforma Digital de Información Turística supera 15 minutos de tiempo medio de lectura diaria por usuario".

El éxito del digital Nexotur.com es "un hito", que De Quesada calificó como "milagroso, ya que equipara el tiempo de lectura del diario digital al de la edición en papel, y que hace posible la convi-



Eugenio de Quesada, en la Gala de Premios a los Editores del Año.

vencia entre lo digital y lo impreso", al tiempo de "reiterar nuestro compromiso, como parte de la Sociedad Civil, con un Sector tan importante para nuestra Economía como es el Turismo".

El consejero delegado del Grupo NEXO, Carlos Ortiz Rodrigo, por su parte, en una breve intervención, hizo especial énfasis en que "hemos cumplido 30 años como empresa y durante este tiempo nos hemos esforzado muchísimo", reconociendo que "hemos tenido años buenos, aunque los últimos 10 años han sido

bastante duros, pero os prometo que en los próximos años, apoyándonos en todo nuestro Equipo, nos esforzaremos mucho más", aseguró.

Los Premios AEEPP se han convertido en la gran referencia en el Sector Editorial y de la Comunicación en España. En esta ocasión, además de los editores del Grupo NEXO, una veintena de empresas y profesionales del mundo de la comunicación han sido galardonados, en la solemne ceremonia celebrada en el auditorio de la Real Casa de la Moneda de Madrid. El Jurado

de los Premios estuvo compuesto por Margarita Jerez, miembro de la Junta Directiva de AEEPP; Miguel López-Quesada, presidente de la Asociación Española de Directores de Comunicación; Eduardo Cicuéndez, director de Proyectos de Comunicación y Marketing de Correos; y Miguel Ormaetxea, editor de Mediatic; bajo la presidencia del editor Joaquín Abad y actuando el director general de AEEPP, Carlos Fernández Astiz, como secretario.

## AEEPP, Organización líder

La Asociación Española de Editoriales de Publicaciones Periódicas (AEEPP), única Organización empresarial de ámbito estatal integrada en la CEOE y Cepyme, está formada por más de 140 grupos y empresas editoriales, que editan más de un millar de cabeceras, cubriendo todas las temáticas y sectores (información general, especializada y profesional) de todas las periodicidades (diarios, semanarios, quincenales, mensuales, anuarios, especiales, etc.) y en todos los canales y soportes (impresos, digitales, gratuitos, de pago, multimedia, aplicaciones móviles...).

Los Editores de AEEPP publican, mensualmente y en conjunto más de cuatro millones de ejemplares, con una audiencia estimada superior a 15 millones de lectores (en periódicos y revistas) y casi 90 millones de visitantes únicos (en publicaciones digitales), contando con más de 2.500 trabajadores directos, en su mayoría periodistas. Anualmente, publican más de 500 millones de ejemplares de sus revistas y periódicos.

La audiencia total estimada de las Publicaciones de AEEPP supera 200 millones de lectores (en periódicos y revistas) y casi 1.000 millones de visitantes únicos (en publicaciones digitales). Los Editores de la AEEPP emplean a más de 2.500 trabajadores directos, en su mayoría periodistas.



Eugenio de Quesada repasó los principales hitos de la trayectoria del Grupo NEXO.



La Gala de Premios reunió a dos centenares de editores procedentes de toda España.

# Madrid mejora las paradas de buses interurbanos de varios municipios

La Comunidad de Madrid ha presentado, en El Álamo, las líneas maestras del Programa de Mejora de Accesibilidad en paradas de autobuses interurbanos dirigido a los municipios de la región que cuentan con menos de 20.000 habitantes. Gracias a este programa, que contará con una inversión total de 3.166.000 euros, se va a actuar en 452 paradas ubicadas en 110 de los municipios más pequeños de la región, cuyos más de 520.000 vecinos se van a beneficiar de importantes mejoras en la comodidad y accesibilidad de las paradas de los autobuses interurbanos que los comunican con otros núcleos de población y con la capital.

Dentro de las actuaciones que el Gobierno regional desarrolla en colaboración con los ayuntamientos para mejorar las condiciones de las más de 7.200 paradas de autobuses repartidas por toda la región, los técnicos del Consorcio Regional de Transportes han prestado especial atención a las necesidades de las 1.911 paradas ubicadas en los 144 municipios de la Comunidad cuya población no supera los 20.000 habitantes.

Con este estudio previo se ha definido el contenido del Programa de Mejora de Accesibilidad que ha presentado hoy la consejera de



Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo. En él se ha identificado la necesidad y viabilidad técnica de desarrollar más de 900 actuaciones en 452 paradas de 110 de estos municipios. Entre las distintas actuaciones previstas está la instalación de pavimentos podotáctiles en el entorno de las paradas, con suelos de color amarillo con botones y pavimento diferenciado de acanaladura que facilitan el acceso a las personas con discapacidad. También se prevé el acondicionamiento de los avances de acera, que permiten un acceso cómodo y seguro a todos los usuarios al retirar el estacionamiento de vehículos y ampliar

la superficie peatonal junto a la parada, evitando que los coches privados obstaculicen la utilización de la misma, el traslado de 23 marquesinas a otra ubicación y la instalación de 38 nuevas marquesinas.

## División en tres zonas

Para llevar a cabo estas actuaciones se ha dividido el territorio de la Comunidad de Madrid en tres zonas, cada una de las cuales requerirá una inversión ligeramente superior al millón de euros para llevar al global previsto de 3.166.000 euros. Esta cantidad será cedida por el CRTM a la Dirección General de Administración Local.



# Eurovision 2019 escoge el Indcar Mago2 Cabrio

El LXIV Festival de la Canción de Eurovisión será la 64ª edición del festival, y se celebrará en el Pabellón 2 del Centro de Convenciones de Tel Aviv, Israel, entre los días 14 y 18 de mayo, tras la victoria de Netta Barzilai y su canción 'Toy' en el certamen de el pasado año, 2018.

## Traslados

El concurso de canción más famoso de Europa ha escogido un Indcar Mago2 Cabrio para los traslados de sus participantes. El Mago2 se ha dejado ver por las calles de Tel Aviv, segunda ciudad en importancia de Israel, tras Jerusalén. Este modelo con

techo descapotado es ideal para hacer turismo, ya que así los viajeros no se pierden detalle de los encantos de la ciudad.

El minibus de Indcar, Mago2 Cabrio, es un vehículo descapotado con prestaciones de alta gama. Con un diseño elegante y un estilo único. Ideal para turismo. Homologado con el exigente reglamento de vuelo (Rtg 66). Posibilidad de incorporación de plataforma elevadora. Capacidad: hasta 34 viajeros sentados.

Gracias a todas estas prestaciones, proporciona las mejores condiciones de transporte y seguridad a los participantes.

**ESTUDIO INTEGRAL  
SOBRE LA ACCESIBILIDAD  
A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE  
PÚBLICOS EN ESPAÑA**

## Un estudio analiza la accesibilidad del transporte público en España

El 'Estudio integral sobre la accesibilidad a los medios de transporte públicos en España', editado por el Real Patronato sobre Discapacidad, a través del Centro Español de Documentación sobre Discapacidad (CEDD), ofrece los detalles del gran avance en lo relativo a la accesibilidad física y sensorial en el uso de los diferentes modos de transporte público, junto con los problemas de accesibilidad que tienen para personas con discapacidad.

Realizado por el SIIS Centro de Documentación y Estudios de la Fundación Eguía Careaga, este trabajo muestra cómo la accesibilidad en el transporte continúa siendo a día de hoy un desafío importante en nuestro país, tanto para las administraciones públicas competentes en este ámbito, como para los operadores y los proveedores de servicios pues aún persisten obstáculos que impiden a las personas con discapac-

cidad realizar sus desplazamientos de manera cómoda y segura.

El estudio parte de una revisión sistemática de las fuentes documentales, investigaciones y estudios realizados durante los últimos años, así como de la información proporcionada por las empresas operadoras, para determinar el estado de la cuestión en la materia y describir las condiciones de accesibilidad de los diferentes modos de transporte, mostrando tanto las carencias existentes como las mejoras que se han incorporado. Asimismo, se intenta conocer cómo es el acceso real de las personas con discapacidad a los medios de transporte repasando las estadísticas existentes y analizando las quejas de los usuarios de los diferentes sistemas de transporte a partir de los datos obtenidos de la OADIS, el Defensor del Pueblo y el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad.

# Plan de Transporte de Galicia pondrá paradas seguras en horario nocturno

La consejera gallega de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, avanzó que el Plan de Transporte Público que comenzará a funcionar el próximo mes de agosto permitirá la puesta en marcha de paradas 'seguras' en horario nocturno en casi 2.000 líneas de autobús de Galicia. Podrán beneficiarse de esta medida las mujeres, las personas mayores, los menores que viajen solos y los viajeros con movilidad reducida. Además, está previsto el funcionamiento de varias líneas con horarios nocturnos y con horarios adaptados a los turnos de determinados grandes centros de trabajo.

La consejera compareció a petición propia en el Parlamento gallego para informar de los avances en el proceso de renovación del mapa de servicios de autobús interurbano de Galicia, una planificación que está desarrollando la Xunta de Galicia y que culminará este año. Esa modernización del transporte público gallego seguirá el camino iniciado en agosto de 2017, cuando las renuncias de las empresas a seguir prestando buena parte de los servicios de autobús de Galicia obligaron a la Xunta a poner en marcha un nuevo plan de servicios con vigencia temporal hasta el próximo verano, y que ahora afronta una renovación de mayor profundidad y que se exten-



derá al conjunto de la Comunidad autónoma.

Según explicó, la primera parte del nuevo mapa de líneas está ya en información pública desde el pasado 1 de febrero y durante todo el mes, con el objetivo de que todos los interesados presenten alegatos que contribuyan a mejorar y enriquecer los servicios de transporte. Se trata de un total de 100 contratos de explotación a través de los cuales se prestarán, desde el próximo 7 de agosto, 1.917 líneas de autobús en nuestra Comunidad. Mientras tanto, se avanza en la definición de las líneas restantes, que se someterán a información pública a más tardar en el mes de junio y comenzarán a funcionar en el mes de diciembre.

En total, en el próximo curso será compartido el 35% del transporte de escolares de la

Comunidad, y, cuando el Plan de transporte público se complete, ese porcentaje se elevará, previsiblemente, hasta el entorno del 55%.

Para el funcionamiento de las nuevas líneas de transporte serán necesarios más de 1.000 autobuses, tal y como reflejan los contratos.

## Tarifa homogénea

Avanzó que se pondrá en marcha una tarifa homogénea por kilómetro para toda Galicia, de tal forma que "un usuario que recorre 10 kilómetros en Valdeorras pague el mismo que el que hace esos mismos kilómetros en A Coruña o en Vigo". Además, de forma progresiva se desarrollará la puesta en marcha de un área única de transporte que extienda los beneficios del Plan de transporte metropolitano a todas las líneas interurbanas de Galicia.

# Madrid albergará el primer Centro de Innovación en Movilidad español

La Comunidad de Madrid contará con el primer Centro de Innovación y Formación de Movilidad de España que, dependiente del Consorcio Regional de Transportes, "nace como un vivero de innovación tecnológica y formación en materia de movilidad", según explicó la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo. Este Centro de Innovación y Formación permitirá a la Comunidad de Madrid desarrollar investigaciones y proyectos de vanguardia con distintos operadores de transporte públicos y privados, tanto a nivel nacional como internacional. Otro ámbito de trabajo es la formación, esencial, ha señalado la consejera, para que el transporte público sea una opción de movilidad "fiable y atractiva" que contribuya "al desarrollo y la creación de empleo en la región".

Con este Centro, el Gobierno regional da un paso más en su apuesta por la red de transporte público intermodal de la Comunidad de Madrid, definida por Gonzalo como "una de las más eficaces y avanzadas de la Unión Europea", utilizada por más de 1.500 millones de viajeros al año. La consejera ha subrayado que el trabajo que se realice en este centro "se pondrá al servicio de los



ciudadanos" a través de "mejoras que disfrutarán los cuatro millones de usuarios que cada día hacen uso de algún medio de transporte público en la región".

## 5.000 vehículos diarios

La consejera ha presentado este proyecto durante una visita al Centro Integral de Gestión del Transporte Público (Citram), donde se coordinan y monitorizan en tiempo real los movimientos de los más de 5.000 vehículos de transporte público que circulan a diario por la región. "En la Comunidad de Madrid, casi el 30% de los trayectos se realizan en transporte público", ha señalado Gonzalo. La Comunidad

es tercera ciudad-región de todo el mundo en número de viajes en transporte público, gracias a factores como la expansión de la red de Metro que, es el sexto suburbano más extenso del mundo.

También favorecen el uso del transporte público en la región medidas como la congelación de las tarifas (que no se han incrementado desde 2013) y la puesta en marcha de ventajas como el Abono Joven, que permite viajes ilimitados durante un mes por 20 euros. Respecto a la flota de autobuses interurbanos, la consejera ha destacado que "es accesible al 100%" y una de las más modernas de toda Europa.



# Precios reducidos en el uso del autobús en La Rioja

Con el objetivo de avanzar en la cohesión social y contribuir en la mejora de la calidad de vida de los riojanos, el Gobierno regional ha puesto a disposición de diferentes colectivos un descuento en el precio ordinario del billete en las líneas de transporte por carretera entre los municipios de La Rioja.

Desde el comienzo de curso, los estudiantes ya pueden disfrutar de este nuevo carné de transporte. La principal novedad es el precio: 50 céntimos de euro para cualquier trayecto al centro educativo de los estudiantes de enseñanzas no obligatorias. Un gran número de centros educati-

cos de todo tipo, pueden solicitar su carné siempre que el centro de estudios se encuentre ubicado en La Rioja.

Los mayores de 65 años y todas aquellas personas que tengan reconocida la incapacidad permanente absoluta, gran invalidez o alguna prestación no contributiva, que cumplan ciertos requisitos también pueden disfrutar del precio del transporte a 50 céntimos de euro. Y, desde el 16 de febrero, los nuevos colectivos prioritarios, como las víctimas de violencia de género y terrorismo y las personas con discapacidad grave o muy grave también pueden optar a este descuento.



# La app MaaS Madrid de la EMT ha incluido a los patinetes

La apuesta del Ayuntamiento de Madrid por la movilidad sostenible se ha vuelto a ratificar con la entrada de Tier en el servicio MaaS Madrid, siendo la primera empresa de alquiler de patinetes eléctricos disponible a través de este servicio de movilidad compartida. En él se permite identificar en tiempo real los transportes públicos y servicios de movilidad compartida disponibles.

A través de la app, los usuarios detectan los patinetes cercanos a su punto de interés. Una vez identificado físicamente se desbloquea el patinete a través de la aplicación (con un coste fijo por activación de un euro) y ya estará disponible para su uso, con una tarificación de 0,15 céntimos por minuto. Cuando se haya llegado al destino, basta con aparcarlo y pulsar el botón 'finalizar alquiler' de la app.

"Ser el único proveedor de patinetes eléctricos reconocido por

el Ayuntamiento de Madrid en su app para la movilidad urbana, nos posiciona como uno de los principales referentes en las alternativas de transporte sostenible que se están fomentando en la ciudad", afirma Nuno Santos, manager de Tier España. Además añadió que "los patinetes eléctricos han cambiado la movilidad urbana de los madrileños desde que entraron en la ciudad hace un par de semanas. Su acogida ha sido mejor de lo esperada en todos los distritos donde están disponibles".

Madrid no es la primera ciudad española donde los patinetes ya se han asentado de manera estable. Otras ciudades como Málaga o Zaragoza ya cuentan con este servicio desde hace varios meses en una expansión a nivel nacional y europeo que se prevé meteórica. Grandes capitales europeas ya lo han integrado en su paisaje urbano.

# Desestimado de nuevo el recurso de apelación de Confibus contra BlaBlaCar

La Audiencia Provincial de Madrid ha desestimado el recurso de apelación de Confibus contra la sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil número 2 en febrero de 2017, respecto a BlaBlaCar. Jaime Rodríguez de Santiago, director general para Iberia y Alemania de BlaBlaCar, ha realizado unas declaraciones en el contexto de esta resolución.

"Siempre hemos sabido que BlaBlaCar era legal, que nuestros cinco millones de usuarios han viajado juntos y han compartido gastos y experiencias dentro de la legalidad. Y ellos también lo sabían. Sin embargo, en BlaBlaCar hemos tenido que convivir desde hace casi cinco años con la amenaza de la prohibición por las demandas presentadas por Confibus. Convivir con esa doble sensación no ha sido fácil, máxime cuando veíamos que el de España era un caso aislado, que en ninguno de los países de la Unión Europea se ha dado una situación semejante. Por eso este nuevo fallo a favor de BlaBlaCar nos llena de orgullo y nos provoca una inmensa alegría. La necesitábamos nosotros, como equipo de BlaBlaCar en España, y también nuestra comunidad ya de cinco millones de usuarios que han hecho de viajar en coche compartido un hábito integrado en su día a día. En BlaBlaCar siempre



hemos basado nuestra defensa en lo que somos y hemos negado categóricamente lo que no somos. Somos una red social, no un medio de transporte. Somos una plataforma tecnológica regulada por la Directiva de los servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico.

Han sido cinco años de incertidumbre, sí, pero cinco años de alegrías: en enero de 2016, el Juzgado de lo Mercantil número 2 desestima ya las medidas cautelares presentadas por Confibus contra BlaBlaCar, y un año más tarde, en febrero de 2017, el mismo juzgado falla nuevamente a favor de BlaBlaCar en la demanda formal por competencia desleal. Desde el 21 de febrero de 2019, conocemos que BlaBlaCar vuelve a ganar la demanda de apelación presentada por Confibus ante la Audiencia Provincial de Madrid. Una sentencia que

deja claro que BlaBlaCar no es un sistema de transporte y que, además, establece una clara diferenciación entre modelos claros de economía colaborativa, como BlaBlaCar, frente a otros bajo demanda".

## Nuevos horizontes

"Se abre claramente una nueva etapa en la que debe darse por asumido que estamos viviendo un cambio de paradigma en el ámbito de la movilidad donde no todo el mundo necesita tener un coche, pero sí tener acceso a viajar en un coche (combinado con otras formas de movilidad). Una etapa en la que es una obligación de la Administración y las empresas colaborar juntos para hacer del coche compartido una solución más para las necesidades de movilidad y sostenibilidad de nuestro país", según Rodríguez.



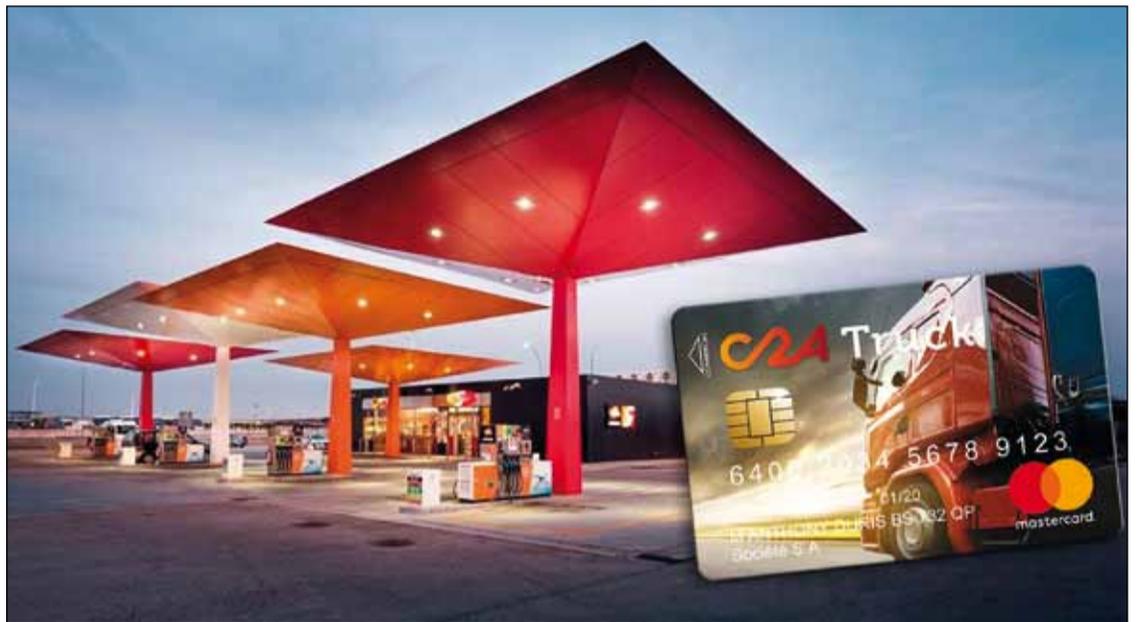
## Dbus ha implementado mejoras en sus líneas de autobús desde abril

A partir del lunes 1 de abril, Dbus ha comenzado la mejora del servicio de las líneas 26-Amara-Martutene, 35-Arriola-Antiguo-Aiete-Ospitaleak y 45-Estaciones Renfe-Bus Geltokiak-Antiguo-Aiete, con el fin de adaptarlo a las necesidades de cada uno de los usuarios.

Por un lado, respecto a la línea 26-Amara-Martutene: en días laborables, la frecuencia es de 12 minutos en vez de los 15 minutos actuales. A continuación, se recogen las nuevas frecuencias: laborables (cada 12 min.), sábados (cada 15 min.) y domingos (cada 20 min.). La mejora de la frecuencia de la línea permite a su vez dar respuesta a la actual creciente demanda en la línea, así como a la futura demanda prevista en relación a la urbanización de Txomin Enea y al próximo incremento de la población en la zona. Por otro lado, en la línea 35-Arriola-Antiguo-Aiete-Ospitaleak se ha modificado la

frecuencia de la línea en días laborables, que es de 30 minutos, en los que realiza además un nuevo recorrido para conectar Errotaburu y Lorea con Aiete-Miramón-Hospitales. En días laborables, por tanto, la línea tiene varios recorridos, cada uno de los que se prestará cada 30 minutos. El recorrido es siempre común entre Hospitales y Magisterio, por lo que la conexión Antiguo-Aiete-Hospitales tiene una frecuencia de 30 minutos.

Por último, en la línea 45-Estaciones Renfe-Bus Geltokiak-Antiguo-Aiete se ha modificado el recorrido por Aiete para dar servicio a la calle Andoain y a Pagola, al igual que lo hace la línea 19-Aiete-Bera Bera. De esta forma, se conecta Pagola con el Antiguo y también con el Centro y las estaciones de tren y autobuses. Se mantienen los horarios actuales, pero la nueva parada cabecera en Aiete es Aiete 93, que sustituye a Etxadi, que se ha suprimido.



## Todas las Estaciones de Servicio de Repsol se suman a la red C2A

La Compagnie de l'Arc Atlantique (C2A) ha firmado un acuerdo de colaboración con la operadora Repsol para incorporar, a su red en España, nuevas estaciones de servicio abanderadas por Repsol. Fruto de esta alianza, C2A amplía su cobertura en las principales vías de paso de transporte del país y cuenta ya con más de 2.300 estaciones de servicio en toda Europa.

Las estaciones de servicio Repsol disponen de los servicios más demandados por los profesionales y empresas de transporte: los carburantes más eficientes, surtidores de gran caudal, aparcamiento, restaurante, aseos, áreas de descanso, tienda, los mejores productos y servicios de alta calidad.

Con la tarjeta C2A Mastercard Truck, los transportistas

disfrutan de un medio de pago seguro y fiable, precios bajos y descuentos exclusivos, servicios *premium*, todos los gastos bajo control y una factura mensual única, para recuperar el IVA e impuestos sobre combustible. Además, las tarjetas C2A no requieren de garantía bancaria e incluyen tanto un seguro médico como de repatriación.

### Nueva solución

Los clientes C2A cuentan con una solución completa de gestión gracias a la innovadora plataforma segura MyC2A, equipada con herramientas que les permiten usar los datos centralizados de sus transacciones, generar estados de cuenta, facturas, informes de gastos, geolocalizar estaciones de servicio y encontrar el combustible

más barato. Además de consultar sus cuentas y comprobar su saldo en tiempo real y controlar a sus conductores y vehículos, limitar los pagos por día, semana, mes o tipo de gasto.

La solución C2A, además de ser totalmente flexible y adaptable, ha sido diseñada con el objetivo de satisfacer específicamente las necesidades diarias de los transportistas a lo largo de todos sus viajes por el continente europeo, gestionar sus gastos de forma segura, así como para poder disfrutar de una gran red y precios bajos y optimizar su tiempo. En Negobiter, el filial en España de las tarjetas C2A, ayudarán al usuario en todo el proceso de solicitud de las tarjetas y en el caso de que el usuario tenga alguna duda al respecto, le ayudarán a resolverlo lo antes posible.

## Larry Smith y Vectalia forman Transalia para gestionar los espacios comerciales

Larry Smith, empresa especializada en el servicio integral, gestión y comercialización de Centros y Parques Comerciales y de Ocio, con más de 50 años en el Sector, y el grupo Vectalia, especializado en la movilidad y los servicios, han llegado a un acuerdo para la constitución de una nueva empresa que actuará bajo la marca Transalia. Ambas compañías consideran este paso "como el primero de importantes colaboraciones juntos" en proyectos futuros.

Vectalia, por su parte, es un grupo empresarial que gestiona el transporte en varias ciudades de España, Francia y Marruecos y que ofrece servicios de gestión, limpieza, seguridad y mantenimiento en centros comerciales de toda España. En la actualidad, el grupo Vectalia participa en la gestión de las estaciones de autobuses en varias ciudades españolas como Pamplona, Teruel, Alicante, Santa Pola, Alcoy y Petrer. El objetivo prin-



cipal de esta nueva compañía (Corporación Transalia 2020, S.L.) es promover conjuntamente la gestión comercial de locales y espacios comerciales situados en estaciones de autobuses, infraestructuras de transporte y espacios similares de los que son y serán concesionarias las distintas sociedades en las que participe Vectalia en un futuro.

Esta sociedad se ha constituido al 50% y el primer presidente de la misma será el presidente de Larry Smith, Juan José Martín, al menos durante un periodo inicial de tres años. Esta presidencia tendrá un carácter rotativo, y una vez cumplidos los tres años, el cargo recaerá en el vicepresidente y consejero delegado de Vectalia, Antonio Arias.



## Alsa Grupo y la Fundación Mujeres renuevan su convenio colaborativo

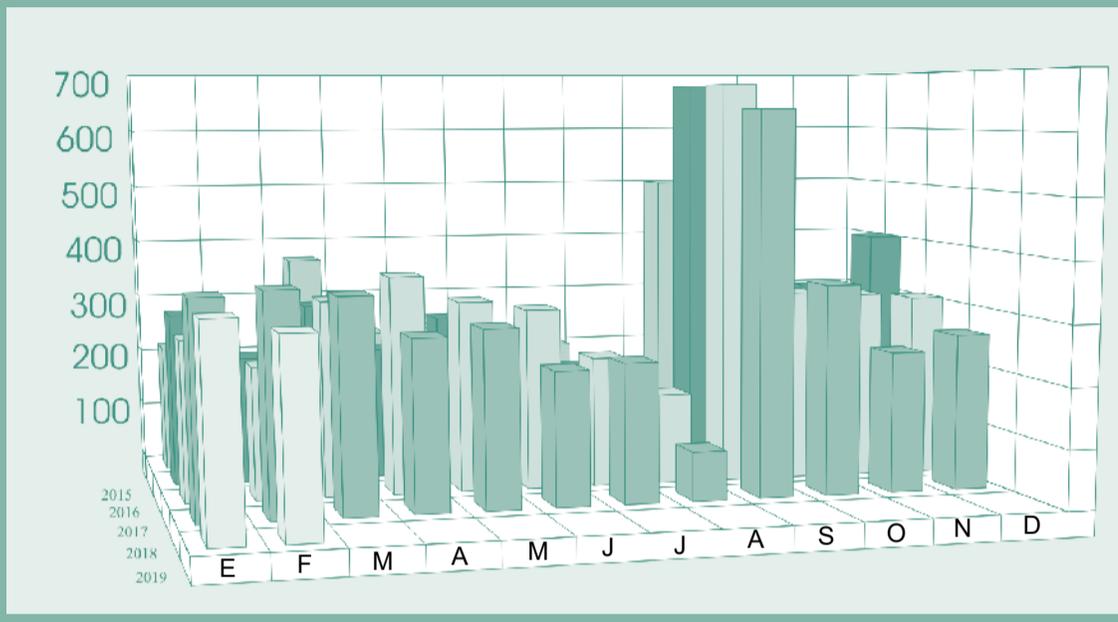
Alsa y la Fundación Mujeres han renovado su convenio de colaboración por el que la compañía de transporte contribuye financieramente a la labor que realiza la Fundación Mujeres a favor de las víctimas de la violencia de género. El convenio ha sido suscrito en Madrid por el consejero delegado de Alsa, Francisco Iglesias, y la directora de la Fundación Mujeres, María Luisa Soletto.

Tanto los distribuidores como sus clientes de talleres pueden acceder al nuevo catálogo adecuado para la serie O 500 de Mercedes y al resto de catálogos de DT Spare

Parts en su versión digital. La versión impresa del nuevo catálogo se puede solicitar a los distribuidores locales.

La aportación de Alsa se destina íntegramente a la dotación del Fondo de Becas Soledad Cazorla Prieto, primera fiscal contra la Violencia sobre la mujer fallecida en 2015. Este fondo tiene como finalidad la protección y apoyo a niños y niñas huérfanos como consecuencia de los crímenes de violencia de género. Las becas están destinadas a intentar reparar el daño que han sufrido estos niños, a través de ayudas económicas.

### EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

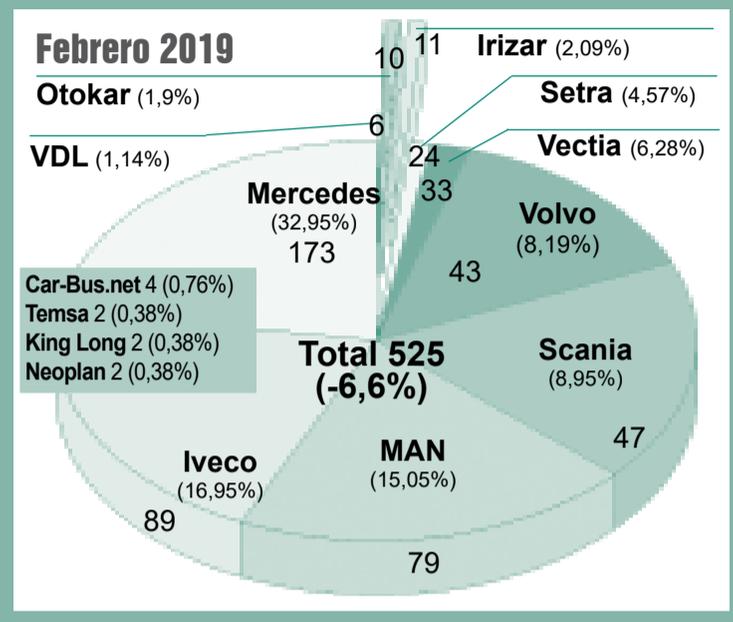


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Cuarto mes consecutivo en el que** el dato definitivo se encuentra por debajo del que presentaba el Sector en el mismo mes del año precedente. Las previsiones de los principales fabricantes del mercado coinciden en esperar un año plano, similar al anterior en cuanto a nuevos registros, y aunque el inicio del año no está en esa línea, el gráfico nos muestra que los datos de 2019 son los segundos mejores del último lustro, dato a tener en cuenta para que el pesimismo no se propague entre los profesionales. Es cierto que la evolución no es la mejor para los intereses sectoriales, pero también que el mercado está muy maduro y es complicado crecer.

### MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

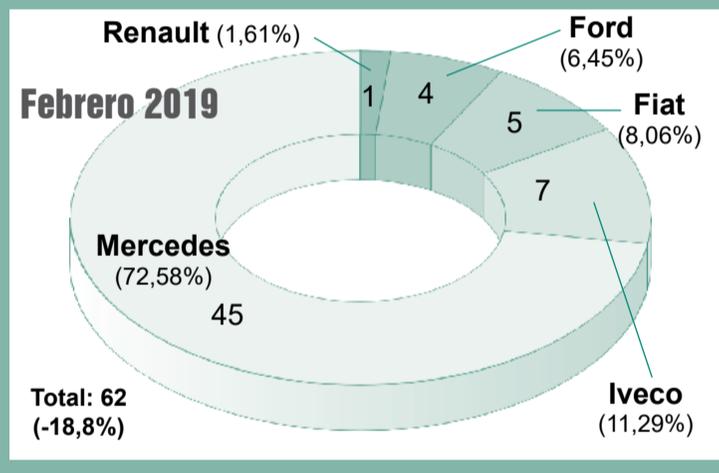
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Los dos primeros meses** del ejercicio no han logrado revertir la tendencia negativa de finales del año pasado, acumulando un descenso de más de 6%, que reparte culpas entre los vehículos más grandes y los de menos dimensión. Entre las marcas, Mercedes sigue ampliando distancia con sus perseguidores.

**ANIAMCAM**

Mercedes	173
Iveco	89
MAN	79
Scania	47
Volvo	43
Vectia	33
Otros	60

### MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El Levante español** se ha convertido en dominador de la tabla con las 10 provincias españolas más baratas para repostar (con el mismo precio que las cuatro últimas también se encuentra Madrid). Hasta cinco se encuentran en la lista, a las que habría que añadir las tres andaluzas para configurar un reparto no demasiado parecido a lo habitual, pues quedan fuera del mismo Navarra o País Vasco, mientras que Cataluña, Aragón o Castilla y León apenas cuentan con un representante. La cotización sigue subiendo, con unas medias cada vez más alejadas del euro/litro. Y llama la atención la presencia de varias redes *low cost*, que van intensificando su participación en el mercado nacional.

### COMPETITIVIDAD GASÓLEO

#### ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Marzo 2019 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

#### Las 10 provincias más baratas

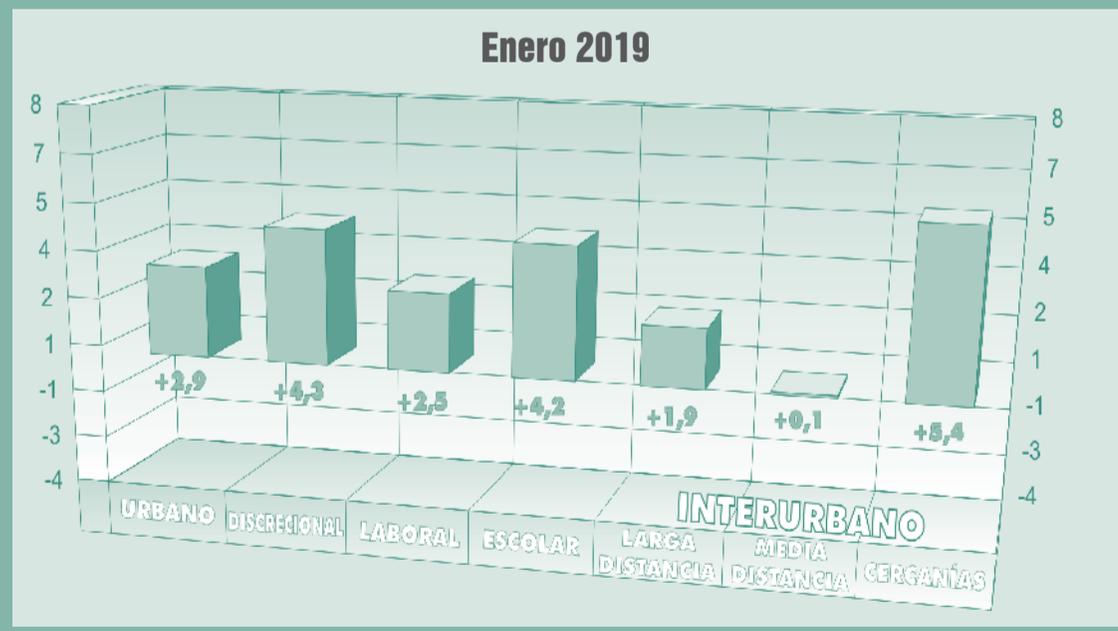
CORTES PALLAS - S. ISIDRO (V)	1,047
MATARÓ - BALLENOIL (B)	1,048
ALCOLEA - (NINGUNO) (Co)	1,056
VÉLEZ-MÁLAGA - BALLENOIL (MA)	1,065
JUMILLA - COTRAJU (MU)	1,072
TERUEL - COTRATUR (TE)	1,077
ELCHE - PETROPRIX (AL)	1,079
SANLÚCAR - BALLENOIL (CA)	1,079
ARANDA DUERO - PETROPRIX (BU)	1,079
VALL D'UIXÓ - GASEXPRESS (Cs)	1,079



Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El uso del transporte** público en el mes de enero arrojó un dato positivo, con 417,1 millones de usuarios, un 3,9% más que en el mismo mes del año 2018. El transporte urbano sube un 3,8% en tasa anual, por el 4% que lo hace el interurbano. El volumen aumentó un 4,8% con respecto a diciembre, con el urbano en autobús subiendo un 2,9% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 3,8% y el discrecional un 4,3%.

### EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

#### Marzo 2019 - Servicio Público Autobús

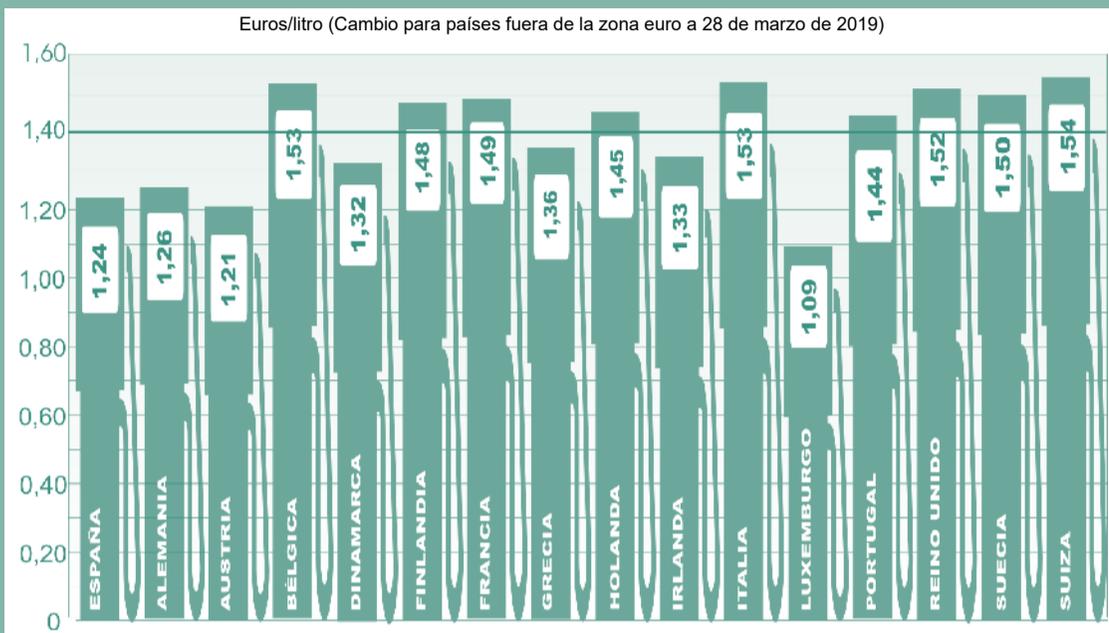


Fuente: Ministerio de Fomento (a 1 de marzo)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Estabilidad por lo que respecta al** número de empresas de transporte de viajeros. A pesar de que la entrada en vigor del ROTT ha provocado muchos cambios estadísticos en el segmento de mercancías, nuestro Sector se mantiene en los mismos guarismos de meses anteriores.

## PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**La media comunitaria ralentiza su subida.** Según los datos de la 13ª semana del año, la estabilidad del petróleo está amortiguando la subida del precio del combustible en Europa, que creció medio céntimo en la última quincena y uno y medio en el último mes, hasta 1,393. Sin embargo, desde la última vez que publicamos el dato, hace ahora dos meses, la subida casi alcanza los cuatro céntimos, razón por la que parece que estamos llegando a un punto de estabilidad, tanto en el petróleo como en su extrapolación al combustible.

## CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 28.03.2019)

Divisas por €

Dólar USA	1,124
Libra Esterlina	0,857
Franco Suizo	1,118
Corona Danesa	7,464
Corona Noruega	9,64
Corona Sueca	10,425
Florinto Húngaro	320,191
Zloty Polaco	4,298
Corona Checa	25,672
Leu rumano	4,76
Rublo Ruso	73,684

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,89
1 Libra Esterlina	1,168
1 Franco Suizo	0,895
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,104
1 Corona Sueca	0,096
100 Florintos Húngaros	0,31
1 Zloty Polaco	0,233
100 Coronas Checas	3,89
1 Leu rumano	0,21
100 Rublos Rusos	1,36

## Bus stop



Se acercan las Elecciones

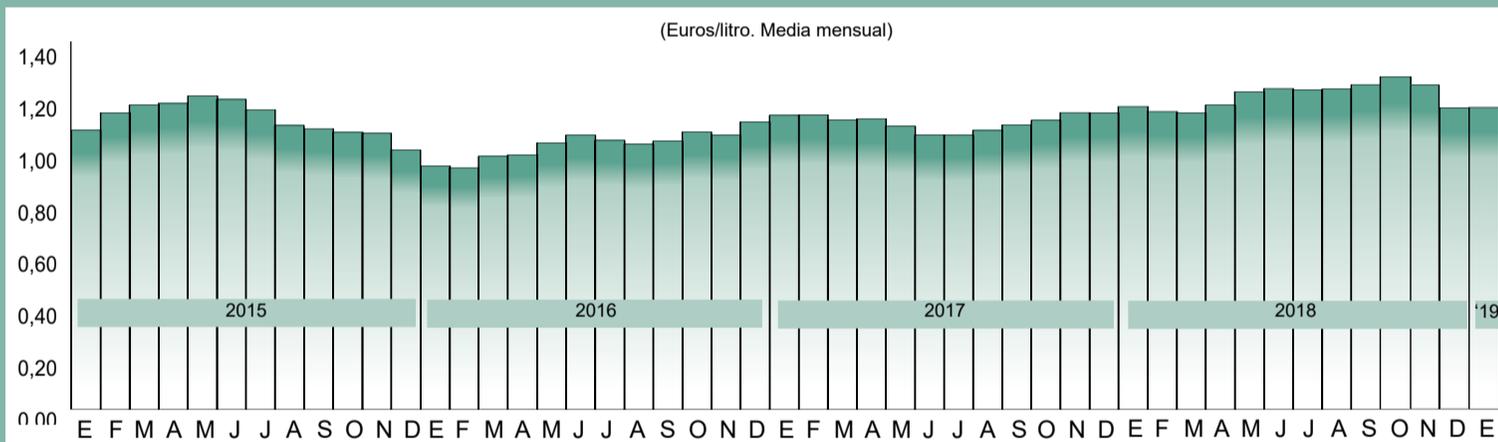
Daniel Gallego

**E**NTRAMOS EN UN periodo preelectoral que podría incidir en gran medida sobre el transporte por carretera. En apenas dos meses, el país, las Comunidades autónomas y los Ayuntamientos podrían cambiar de manos (o no), lo que implicaría, en muchos casos, un cambio del rumbo político y de algunas decisiones que se han tomado en las últimas fechas.

Es importante, en dicho escenario, que todos los mensajes que emanan del Ministerio de Fomento apunten hacia el continuismo, la mirada al medio plazo, la Estrategia de la Movilidad que han anunciado tanto la directora como la secretaria general en los distintos eventos sectoriales que recogemos en esta edición... Y es importante porque, aunque el color político de quien ostente la cartera pueda diferir del actual, la estructura técnica del Ministerio no suele verse modificada de manera sustancial, por lo que el trabajo que se ha venido realizando, esperemos, no caerá en saco roto.

La aprobación del ROTT sobre la campaña es un buen ejemplo, y la predisposición mostrada por Rallo, Gómez o Bermejo animan al optimismo. Ya veremos qué sucede tras el 28-A, porque sin duda marcará la senda a seguir en Autonomías y el resto de las ciudades.

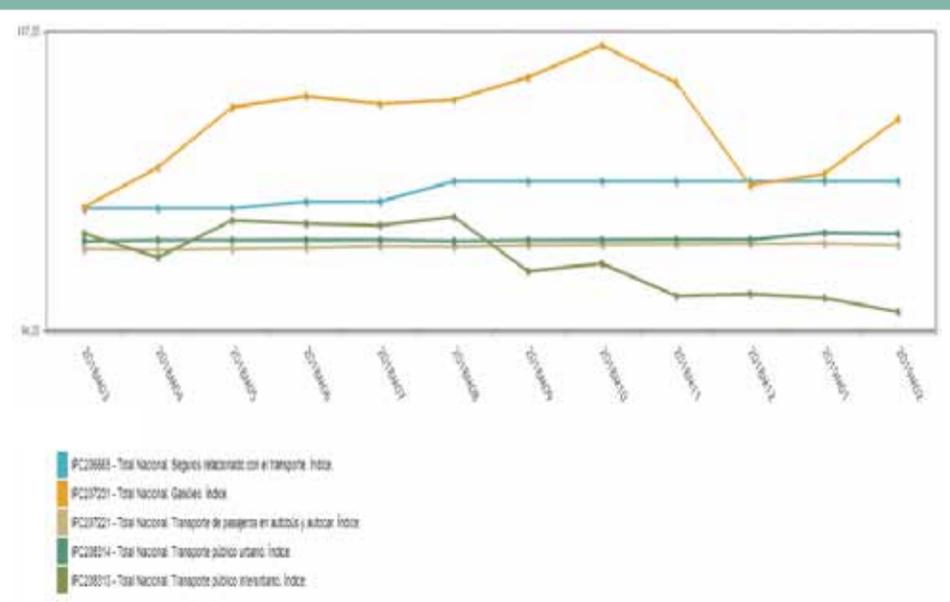
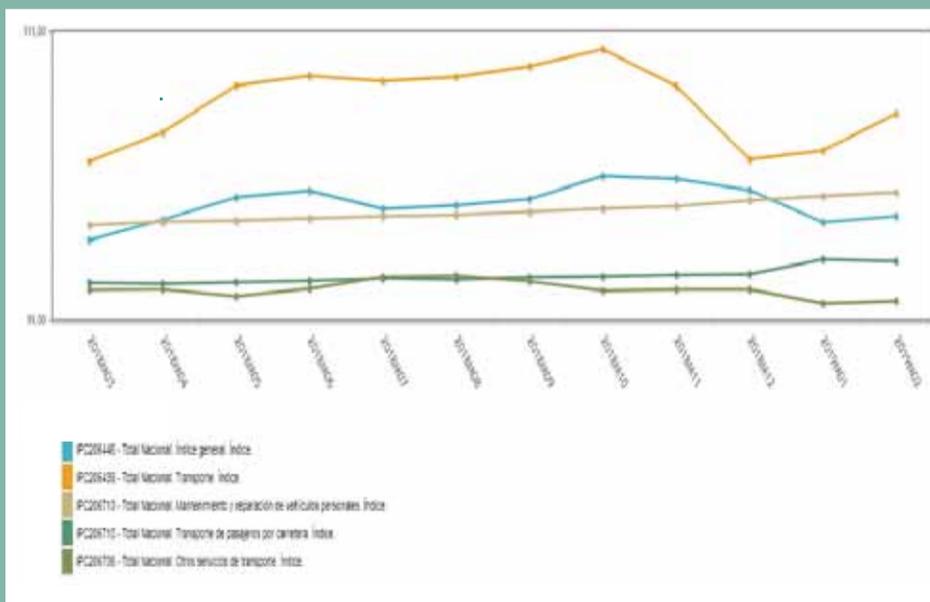
## PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

## INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**El año 2019 ha dado comienzo con malas noticias para** los precios, en general. Solo hace falta echar un vistazo a las líneas naranjas, que representan los índices del Transporte y del Gasóleo, para concluir que estos significativos incrementos no son demasiado favorables a los intereses del Sector. En esa misma línea ascendente, aunque de forma más moderada, encontramos los segmentos del mantenimiento y del índice general. Por contra, es llamativa la paulatina bajada de los precios del transporte interurbano, cuyo arranque de año mantiene la tendencia del último trimestre del pasado. La estabilidad es la tónica general en el resto de índices, aunque las 'líneas naranjas' son un tanto preocupantes.

## FABRICANTES DE VEHICULOS

## CHASIS

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

## CARROCEROS

ALVILA	96-1443629
C. Barcelona, 81Museros VALENCIA	96-1443629
BEULAS	972-860100
Riera Xica, s/n Arbucies GIRONA	972-861286
CAMO IND. DE AUTOCARROS	35127134778
V. de Andorinho Gaia PORTUGAL	35127134951
CARBUS	948-242898
Pl. Mutlva Baja, Nave10 NAVARRA	948-290605
CARROCERA CASTROUSA	981-552460
C. Coruña, 59,5 Santiago A. CORUÑA	981-552461
CARROCERIAS BURILLO	941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	941-202203
CARROCERIAS FERQUI	98-5740420
Pl. La Barreda, P15NoreñaASTURIAS	98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	941-244048

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

SUNSUNDEGUI	948-562011
Pl. Ibarra s/n Alsasua NAVARRA	948-563202
UNVI	988-256900
Pl. San Ciprián de Viñas OURENSE	988-256904

## AUTOPORTANTES

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

## MICROBUSES

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

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

## INDUSTRIA AUXILIAR

## ACCESORIOS

BEYCO UNION	Info.bcn@beyco.es
Ciudad de Asunción, 4	93-3600600
08030 BARCELONA	93-3600602
C2M	c2m@c2m.es
P. I. Sud C/La Plana 34-36	93-6731358
El Papiol 08754 BARCELONA	93-6731357
CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	91-8844228
Ajalvir 28864 MADRID	91-8844571
CARADAP	Info@caradap.com
Nicaragua, 68	93-4191949
08029 BARCELONA	93-4940638
INTERCAR	93-4731500
Juan de la Cierva, 17.S. Just Desvern BARNA	93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	945-214412
01008 Álava VITORIA	945-214413

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	Info@sinfo.es
Portocristo, 8. Esc. Dº. Bajo C	916122414
Alcorcón. MADRID	916129204

## BUTACAS

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

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

## ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

## ELEVACIÓN

SEFAC	91-6723612
Cº Rejas, 1 Nave10 Coslada MADRID	91-6723396

## FRENOS

CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	91-8844228
Ajalvir 28864 MADRID	91-8844571

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

## ILUMINACIÓN

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

## LAVADO

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

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

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

SEFAC	91-6723612
Cº Rejas, 1 Nave10 Coslada MADRID	91-6723396

## LUBRICANTES

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

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

REPSOL	91-3487900
Orense, 34-4º MADRID	91-5561319
SHELL ESPAÑA	91-5370100
Rio Bullaque, 2 MADRID	91-5327921
TEXACO PETROLIFERA	91-3874400
Pº Castellana, 216 MADRID	91-3874437

## LUNAS

CARGLASS	91-6424541
Sierra de Gredos, 1. FUENLABRADA	91-6421998
BUSRAIL	976-274404
EI Aragón-Mº Luna, 11, 19ZARAGOZA	976-278407

## NEUMÁTICOS

CONTINENTAL INDUSTRIAS CAUCHO	91-6561115
P. Emp. San Fdo. Edif.E, 2 MADRID	91-6564836
NEUMATICOS MICHELIN	91-4105000
Avda. Los Encuertes, 19. Tres Cantos	91-4105010

## NEVERAS

FRIGODAC	93-6820699
Cº. Can Sunyer Nave 2 BARCELONA	93-6822832

## PINTURA Y DECORACIÓN

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

## PLATAFORMAS

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

## PROPULSORES

CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	91-8844228
Ajalvir 28864 MADRID	91-8844571

## PUERTAS

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

## SEGUROS

SEBASTIAN ESCUELA gijon@cafseguros.com	
Cura Sama, 2	985-354447
33202 GIJÓN ASTURIAS	609-693602
TRAMISAR, S.L.	91-5194236
Padre Xifre, 3. Of.15 28002 MADRID	666 429319

## SERVICIOS

COMPUTER computer@computer-informatica.com	
Av. Jaume I, 145	93-5937501
08100 MOLLET DEL VALLES	93-5703821
DIRECCION GENERAL DE TRAFICO	91-7423112
Josefa Valcárcel, 28 MADRID	91-7418134
TRANSAVAL	91-5715235
Pensamiento, 27. Esc.lzda. MADRID	91-5715235

## SUELOS

FORBO PAVIMENTOS	93-2090793
Calvet, 59. entlo. 2º BARCELONA	93-2020793

## SONIDO Y VIDEO

APLICACIONES ELECTRONICAS Y COMUNICACIONES	
Pol. Ind. Pont Cremat, parc. 7 y 8	972-860576
Arbucies 17401 GIRONA	972-861113

## SUSENSIONES AMORTIGUACIÓN

SACHS BOGE ESPAÑA	93-7122311
Carles Buligas, 3-9 Sant Quirzè	93-7123453
CONTITECH ESPAÑA	93-4800400
Ctra. Hopitallet, 147. Cornellà de Llobr.	93-4800401

## TALLERES

CARR. MANUEL LLUCH BALAGUER	96-1450228
Masamagrell, VALENCIA	96-1450596
SCAMADRID	91-6563499
Av.Castilla, 29 Pol.S.Fernando MADRID	91-6563011
TALL. LABARTA ANORO labarta@tallerelabarta.com	
Autovía Logroño, Km.6	976-346438
Vistabella 50011 ZARAGOZA	976-341512

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional

Solicite Información a direccion-tecnica@nexopublic.net

Nexo public  
CONSULTING

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

Siempre debidamente atados y previa obtención de una tarjeta específica para el animal

## El nuevo reglamento lanzado por la EMT de Madrid permitirá a los perros subir al autobús

La EMT de Madrid ha aprobado inicialmente, en su última Comisión Delegada, el texto modificativo del nuevo 'Reglamento para Viajar' en sus autobuses, cuya aprobación definitiva y entrada en vigor será elevada al CRTM.

La nueva redacción del Reglamento de EMT, que queda actualizado en algunos de sus puntos para adaptarse a los nuevos tiempos, incluye importantes novedades referentes a la posibilidad de viajar con perros y otras mascotas; asimismo, se regula por primera vez la posibilidad de viajar con patinetes eléctricos, monopatinés y otros objetos a bordo, y se ahonda en los derechos de los viajeros con discapacidad o ceguera.

La novedad más destacada del nuevo articulado es que EMT permitirá viajar con mascotas, fundamentalmente perros, por su propio pie. En este sentido, a la normativa actual que permite viajar con perros y otras mascotas en transportes o similares y que permite acceder con perros por su propio pie cuando se trata de animales guía de personas discapacitadas o ciegas, se agrega la posibilidad de viajar con perros siempre que el propietario

disponga de una tarjeta específica de autorización expedida por EMT.

A este respecto, los perros deberán viajar en todo momento sujetos con correa y con bozal puesto y deberán situarse, tumbados, bajo el asiento que ocupe su propietario o acompañante en la parte delantera del autobús (es decir, entre la puerta delantera y la puerta central). Se permitirá el acceso al autobús con perros todos los días de la semana durante todo el servicio excepto los días laborables entre las 7:30 y las 9:00 horas y entre las 16:30 y las 19:00 horas. El acceso al autobús con perros estará, en todo caso, limitado a un animal por vehículo, y supeditado a la ocupación del vehículo según criterio del personal de EMT.

El nuevo texto ofrece una definición más amplia sobre los viajeros con ceguera, igualando los derechos de aquellos afectados por "ceguera legal" y los de aquellos que sufren "ceguera total". Por "ceguera legal" se entiende "una agudeza visual diez veces menor de lo normal en el mejor ojo" de la persona afectada, o bien "cuando su campo visual estuviera restringido a un ángulo de 10 grados o menor", como establece la nueva redacción.



En este sentido, se mantiene la regulación que facilita el uso del transporte en autobús a personas ciegas, con discapacidad visual y otros viajeros con "diversidad funcional" que precisen la asistencia de perros guía o de compañía. Asimismo, se mantiene la exención de validar su título de transporte a los usuarios que viajen en silla de ruedas y que, por su discapacidad en extremidades inferiores o superiores, no puedan acceder a una validadora en la plataforma central del autobús (aunque actualmente, toda la flotas de EMT dispone ya de esta funcionalidad). En todo caso, este punto no les dispensa de la obligación de portar un título de trans-

porte válido. Asimismo, los acompañantes de personas ciegas siguen estando eximidos de pagar a bordo.

### Sistemas de pago

El reglamento cita expresamente la posibilidad de abonar el precio del billete sencillo mediante dispositivos móviles, tecnologías sin contacto, tarjetas bancarias o sistemas análogos, cuando estos medios estén disponibles a bordo de los autobuses. Quien desee abonar con moneda fraccionaria a bordo, y no disponga del importe exacto de la tarifa del billete sencillo, deberá aportar una cantidad no superior a cuatro veces el precio del billete.

## GantaBI ha desarrollado nuevos cuadros

En enero de este mismo año, GantaBI y Sinfe, empresa dedicada a soluciones de gestión, se asociaban para aunar conocimientos y definir nuevos modelos de actuación integrando su software.

Su trabajo conjunto ha dado lugar ya a los primeros cuadros de mando que permitirán a las empresas conocer con detalle aspectos tan importantes como la productividad de las jornadas de sus conductores.

También han desarrollado un cuadro de mando para conocer la rentabilidad de la empresa mes a mes y otro cuadro para conocer los presupuestos comerciales, tanto en cuantía como en la evolución de los precios. A su vez, un último cuadro de mando, recientemente desarrollado, permitirá conocer de forma inmediata las pérdidas y ganancias de la empresa, y además ofrecerá una comparativa de la evolución de la empresa. En definitiva, cuadros que aportan conocimiento para la toma de decisiones y la mejora de la gestión.

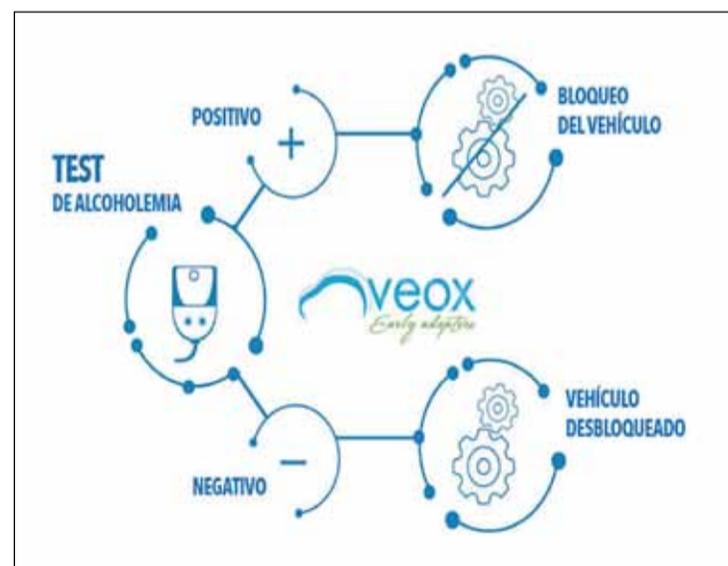
GantaBI se ha especializado en aportar inteligencia al sector del transporte. Gracias al acuerdo con Sinfe, GantaBI refuerza su valor analítico con lo que aportará un mayor valor a la toma de decisiones de las empresas del Sector de transporte.

## Veox ha implementado Veolock, un alcoholímetro para mejorar la seguridad

Veox Sistemas y Movilidad, empresa que ofrece soluciones tecnológicas de movilidad para el sector del transporte de mercancías y pasajeros, ha anunciado el lanzamiento de un nuevo sistema para mejorar la seguridad en la conducción. Se trata de Veolock, un alcoholímetro diseñado para conocer la tasa de alcoholemia de los conductores y evitar así una conducción de riesgo y en última instancia, un posible accidente.

Veox diseña soluciones a medida para las empresas de transporte, soluciones innovadoras que responden a problemas muy concretos y que gracias a su departamento de I+D+i no dejan de sorprender al mercado. "Veolock ha sido un reto, es la respuesta a las necesidades de mejorar la seguridad en la conducción, tanto para empresas de mercancías, como muy especialmente, para las que transportan pasajeros", afirma David Centeno, director gerente de la empresa.

Y es que, sin duda, la seguridad siempre ha sido una de las grandes preocupaciones de las empresas de transporte. Actualmente, la legislación no exige la incorporación de un medidor de alcohol en sangre en los vehículos, salvo para el transporte de mercancías peligrosas (Real



Decreto 1428/2003), así como para algunas concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros, a exigencias de las administraciones. No obstante, "es una medida que demandan cada vez un mayor número de empresas, con el fin de evitar los sustos que puedan derivarse, digamos que de una conducción alegre", aclara Centeno.

### Funcionamiento sencillo

Veolock tiene un funcionamiento muy sencillo. Instalado en el

puesto de conducción, solicita una muestra de aire aspirado al conductor. El resultado de la medición de la concentración de alcohol, determina si se desbloquea el motor de arranque y si el vehículo puede ponerse en marcha. Una de las ventajas de las que dispone el sistema Veolock es su capacidad de integrarse con las diferentes plataformas de gestión de flotas y con sistemas de mensajería o o digitales, como el correo electrónico, para mejorar de la seguridad diaria.



## El Grupo Ingenico lanza una nueva solución, OP2GO

El Grupo Ingenico, líder mundial en soluciones de pago, ha anunciado el lanzamiento de OP2GO, su solución integral de pago abierto para la venta de billetes para el transporte público.

La tecnología de pago abierto está cambiando la forma de viajar, al cambiar los antiguos billetes en papel por dispositivos compatibles con NFC, como tarjetas bancarias y teléfonos móviles. No es necesario registrarse previamente: los viajeros únicamente tienen que tocar el validador para poder entrar y salir, y automáticamente, el sistema calcula qué billete es el que se ajusta más a sus necesidades al final de su viaje. A su vez, reduce las colas en las máquinas expendedoras de billetes y mejora las experiencias de los viajeros. Por ello, Ingenico

ha decidido complementar su oferta de transporte con una solución de pago, OP2GO, que se presenta en dos versiones. Incluye dispositivos Open/1500 y Open/2500 NFC para validadores, puertas y torniquetes; aplicaciones de pago y ticketing y The Estate Manager para la gestión de terminales y servicios de hardware. El OP2GO Gateway incluye, además de todos lo que incluye el paquete de aceptación, una pasarela de pago dedicada al transporte y a la adquisición de servicios y E-receipt, un acceso web seguro al portal del viajero.

Estas dos versiones serían fácilmente integrables en validadores de autobuses y tranvías, puertas de estaciones y torniquetes, estos lectores soportan todos los dispositivos NFC.

**LEGISLACION NACIONAL****El nuevo ROTT**

► **REAL DECRETO 70/2019, DE 15 DE FEBRERO**, por el que se **modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias** en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, fue modificada en alguno de sus aspectos sustantivos por la Ley 9/2013, de 4 de julio. Resultaba preciso revisar su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, para ajustar su contenido a dicha modificación legal, desarrollando adecuadamente los nuevos mandatos y prescripciones contenidos en la ley.

Se modifica, así, todo el régimen reglamentario relativo a la expedición y mantenimiento de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones afectadas por la legislación de transportes por carretera, dando entrada a la tramitación estrictamente electrónica de los correspondientes procedimientos administrativos, en los términos previstos por la ley. Se desarrollan, por otra parte, los nuevos criterios legalmente establecidos en relación con el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, capacidad financiera, honorabilidad y competencia profesional, que fueron introducidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, como consecuencia de lo dispuesto en el Reglamento (CE) 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. Las referidas modificaciones, entre las que se contempla la desaparición de la tarjeta de transporte como documento acreditativo de la correspondiente autorización, dan una nueva significación a la inscripción registral de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones reguladas en la normativa de transportes, lo que aconseja una redefinición de las funciones y reglas de funcionamiento del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Por otra parte, resultaba preciso adecuar el régimen de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general a las modificaciones introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, y a los criterios y reglas señalados en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) 1191/69 y (CEE) 1107/70 del Consejo.

En materia de infracciones y régimen sancionador, se da entrada a las infracciones tipificadas por el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, que no se hallaban previamente tipificadas

en la Ley 16/1987, de 30 de julio, así como a los criterios sancionadores señalados en dicho reglamento. También se ha estimado procedente establecer nuevos criterios en relación con la documentación de control que las empresas de transporte de viajeros en autobús deben cumplimentar, reduciendo el número de documentos exigidos y facilitando la confección y conservación de estos. Por fin, se ha considerado conveniente revisar la estructura del Comité Nacional del Transporte por Carretera para ajustar las secciones que lo integran a la evolución experimentada por las condiciones de ejercicio de la actividad por parte de las empresas transportistas y operadores de transporte de mercancías, de forma que la representatividad de dichas actividades en el Comité se ajuste a la realidad del mercado.

Las modificaciones introducidas en el Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, en materia de autorizaciones hacen precisa una modificación paralela de la Orden reguladora de las autorizaciones de transporte sanitario, así como dar nueva regulación al régimen de expedición de los certificados de competencia profesional para el ejercicio del transporte, a fin de que guarden la adecuada congruencia con aquel. Otro tanto sucede con la Orden ministerial reguladora del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Se ha tenido especialmente en cuenta al modificar el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y de viajeros en autobús el contenido de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de febrero de 2018, relativa a la inexigibilidad de contar con una flota mínima de vehículos para obtener la correspondiente autorización.

Se establece, por otra parte, un nuevo régimen para la expedición de los certificados de competencia profesional para el ejercicio del transporte, congruente con las modificaciones introducidas en el Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, y con lo que se dispone en el ya citado Reglamento (CE) 1071/2009, que garantiza una total homogeneidad en los criterios aplicados para la confección y corrección de los exámenes y facilita a los centros de formación la organización de cursos preparatorios y a los aspirantes a la obtención del certificado la concurrencia a dichos exámenes.

Con independencia de lo anterior, se ha considerado necesario introducir algún cambio de menor entidad en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, para facilitar la adaptación de la flota de ambulancias actualmente existente a la normativa UNE relativa a «Vehículos de transporte sanitario y sus equipos. Ambulancias de Carretera»; en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, para mejorar la gestión de los cursos obligatorios de cualificación; y en el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, para aclarar determinados criterios de aplicación. La norma se adecua a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, a los que debe sujetarse el ejercicio de la potestad reglamentaria, de

conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, la norma persigue un interés general al adaptar la normativa reglamentaria a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, tras su modificación por la Ley 9/2013, de 4 de julio, así como a la normativa comunitaria en lo relativo a infracciones y sanciones y pérdida de honorabilidad. Asimismo, esta norma proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico y es el instrumento más adecuado para ello, sin que exista ninguna alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. Cumple, por tanto, con los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

En aplicación del principio de transparencia, se ha seguido durante la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas al que se ha sometido la iniciativa. En aplicación del principio de eficiencia, esta norma desarrolla determinadas medidas ya arbitradas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que suponen una reducción de cargas administrativas, racionalizando de este modo la gestión de los recursos públicos. Destaca la tramitación electrónica de procedimientos, la eliminación de las tarjetas físicas en la que se documentaban las autorizaciones de transporte o la comprobación de documentos vía registros públicos, entre otras. Asimismo, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto de real decreto ha sido sometido al preceptivo trámite de consulta y audiencia mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica del Ministerio de Fomento. El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte de las distintas Comunidades Autónomas, así como a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. El presente real decreto se dicta en virtud de la habilitación para el desarrollo normativo que establecen, respectivamente la disposición adicional séptima y décima de la Ley 16/1987, de 30 de julio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, conjuntamente con el del Interior por cuanto se refiere al artículo 5, con la de Sanidad, Consumo y Bienestar Social por cuanto se refiere a los artículos 6 y 9, con los del Interior y de Industria, Comercio y Turismo por cuanto se refiere al artículo 10, con la aprobación previa prevista en el artículo 26.5, quinto párrafo, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 15 de febrero de 2019, dispongo:

**Artículo 1.–Objeto.**

Este real decreto tiene por objeto adaptar el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y otras normas reglamentarias a las modificaciones introducidas en la citada Ley por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30

de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, así como a las reglas y criterios sancionadores establecidos en el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

**Artículo 2.–Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.**

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se suprimen los artículos 3, 4 y 5, que quedan sin contenido.

Dos. El artículo 6.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. De conformidad con lo previsto en el artículo 38 de la LOTT, corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte el ejercicio de las siguientes funciones:

- a) Resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de aquellos otros que tengan por objeto la prestación de las actividades auxiliares y complementarias del transporte reguladas en la LOTT. Quedan, en todo caso, excluidas de la competencia de las Juntas las controversias de carácter laboral, penal o tributario.
- b) Acordar el depósito de mercancías transportadas y, en su caso, enajenarlas, en los supuestos en que así se encuentra previsto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
- c) Realizar las funciones de peritación previstas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.»

Tres. El artículo 7.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Salvo que las partes hayan pactado previamente y por escrito la sumisión a una Junta concreta, la competencia territorial de las Juntas Arbitrales para realizar las actuaciones previstas en el apartado 1.a) del artículo anterior, vendrá determinada, a elección del demandante, por el origen o destino del transporte o por el domicilio de la empresa prestadora del servicio. Cuando el demandante sea un consumidor o usuario de los definidos en la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios, podrá optar además por la Junta competente en el lugar en que tenga su residencia habitual. Cuando una controversia se plantee ante más de una Junta, será competente aquella ante la que se hubiera suscitado con anterioridad, debiendo abstenerse en su favor las restantes.»

Cuatro. El artículo 7.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Las funciones previstas en el las letras b) y c) del apartado 1 del artículo anterior se realizarán por la Junta competente en el territorio en el que estén situadas las mercancías.»

► *Continúa en el próximo número*

**Congreso****La movilidad inteligente**

Título: Congreso Europeo ITS  
Cuándo: Del 3 al 6 de junio de 2019  
Dónde: Brainport, Eindhoven  
Organiza: Ertico y Comisión E.

Durante estas jornadas, los políticos y expertos del sector se reunirán para tratar las últimas soluciones de transporte inteligente, conocer las ciudades que están preparadas para estas innovaciones y ver cómo se integran estos servicios de movilidad inteligente en la ciudad. Además, se exhibirán las últimas tecnologías del transporte.

**Feria****Todo un éxito en Galicia**

Título: 'ExpoBus Iberia'  
Cuándo: Del 21 al 23 de noviembre de 2019  
Dónde: Silleda (Galicia)  
Organiza: Feira de Galicia

Tras el éxito de su primera edición hace apenas unos días, ExpoBus Iberia ya ha anunciado la fecha para el siguiente evento. Será del 21 al 23 de noviembre de 2019, un día más que el del pasado noviembre. Además, repetirán lugar, el recinto Feira Inter-nacional de Galicia Abanca, situado en Silleda (Pontevedra).

**Congreso****UITP analiza el transporte mundial**

Título: Cumbre Mundial del Transporte Público  
Cuándo: 9 al 12 de junio de 2019  
Dónde: Estocolmo  
Organiza: UITP

La Cumbre Mundial del Transporte Público de la UITP se "enorgullece" en anunciar su amplio programa, con un gran contenido, que abarca todos los modos de transporte público y que cuenta con destacados líderes de todo el Sector. Para facilitar la comprensión, será traducido a español, chino, ruso, francés y alemán.

**Salón****El tráfico y la seguridad vial**

Título: Trafic Latinoamérica. Smart Mobility, Sustainability & Innovation  
Cuándo: 13-15 de junio de 2019  
Dónde: Medellín, Colombia  
Organiza: Ifema

Tras 15 ediciones celebradas en Madrid del Salón Internacional de la Movilidad Segura y Sostenible, Trafic, todo un referente para esta industria en España, Ifema ha decidido internacionalizar la Feria con la organización del primer Trafic Latinoamérica, Smart Mobility, Sustainability & Innovation, en colaboración con Plaza Mayor Medellín.

**Congreso****El gas, energía renovable**

Título: VII Congreso Gasnam, el Gas Renovable y sostenible  
Cuándo: 10-11 de abril de 2019  
Dónde: La Nave, Madrid  
Organizan: Gasnam

Gasnam celebra un Congreso anual con el objetivo de promover y divulgar las ventajas y oportunidades que ofrece el gas natural y el gas renovable para lograr la descarbonización del transporte, garantizar la calidad del aire en las ciudades y reducir el efecto invernadero. Asistirán multitud de ponentes expertos en la materia.



# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

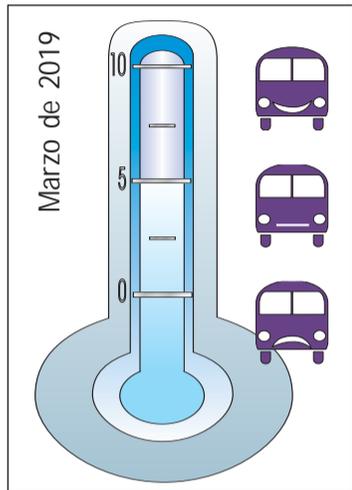
**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

## De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### Seguiremos esperando

Parece que las decisiones que deben tomarse fuera de nuestras fronteras, pero que nos afectan directamente, no se están llevando a efecto, contribuyendo a la incertidumbre que ya tenemos a nivel doméstico. Ni los Paquetes de Movilidad ni la posición definitiva sobre el Brexit se han cerrado, a pesar de que se sigue trabajando en ellas. Y su incidencia sobre la actividad del Transporte por Carretera es tal, que aunque no quede más remedio que esperar, se exigen soluciones.



## PREVISIONES

COYUNTURA / Las empresas no han sufrido cambios con la llegada del ROTT

## A pesar de las previsiones, el inicio del año es muy negativo

La mayoría de los fabricantes considera que el año concluirá «plano» en cuanto a matriculaciones, pero lo cierto es que los datos del primer trimestre no auguran que

dichos vaticinios sean cumplidos. Los viajeros mantienen una línea más que aceptable, lo que no puede decir la evolución del precio del combustible en el surtidor.

### INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

#### PRECIO DEL GASÓLEO

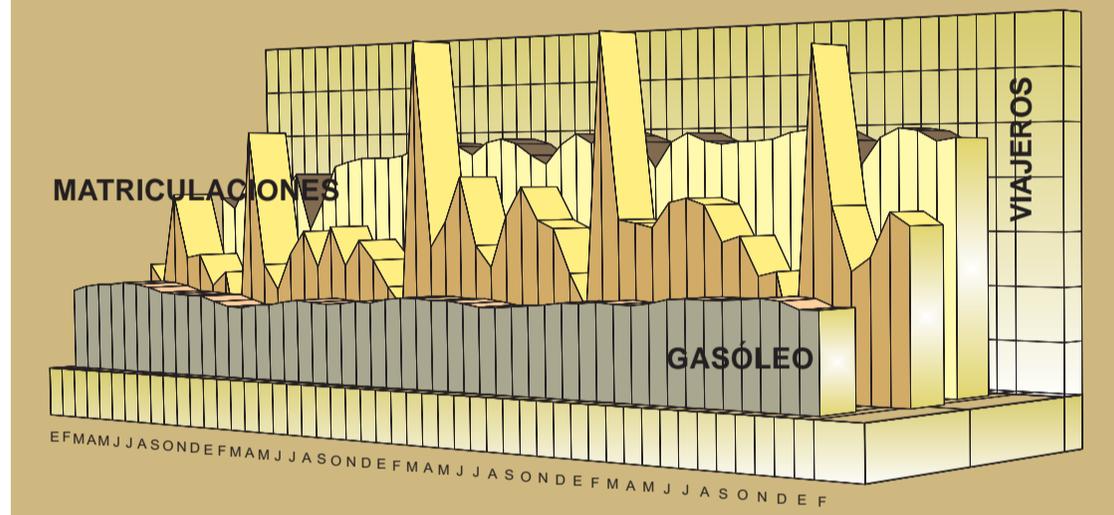
Parecía que se estabilizaba en los 65 dólares/barril, aunque en los últimos días ha repuntado hasta 70.

#### FLUJO DE VIAJEROS

Buenos resultados en general, a pesar de que los últimos datos tienen que ver con los meses de vacaciones.

#### MATRICULACIONES

El año ha comenzado a la baja, corroborando las malas sensaciones de final de 2018 en su conjunto.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Nombramiento en Michelin



María Paz Robina

A partir del 1 de marzo, Robina asumió el cargo de directora general de Michelin España Portugal, siendo la presidenta del Consejo de Administración de la sociedad. Sustituye al que ha sido máximo responsable en España y Portugal durante los últimos 15 años, José Rebollo, que se jubila.

### ▼ Descenso

#### Un ministro 'histórico'



José Luis Ábalos

Queda menos de un mes para las Generales del día 28, y en un primer balance, podemos convenir que la Legislatura ha sido un tanto insulsa para el Sector, ya que el ministro Ábalos (en realidad, secretario de Organización de su partido) pasa a la historia como el único que no se ha reunido con el Sector.

### En Ruta



#### Transporte sostenible intermodal (I)

Maros Sefcovic

LA CIUDAD EXPERIMENTÓ la rápida industrialización del siglo XIX y ahora forma parte de la nueva revolución: hacia una economía limpia, sostenible, justa y, finalmente, neutral con respecto al clima.

Esta revolución está en marcha aquí y en toda Europa.

Me enorgullece que la Unión Europea haya traducido sus compromisos en virtud del Acuerdo de París en un conjunto de leyes vinculantes. Somos la primera gran economía en hacerlo. Estamos preparados para cosechar los dividendos de ser un primer impulsor en la acción climática.

Desde 1990, nuestras emisiones de gases de efecto invernadero cayeron un 22%. Esto es más que nuestro objetivo para 2020, ya hoy. Para fines de la próxima década, esta reducción alcanzará al menos el 45%. Además, hemos demostrado que es posible reducir las emisiones y, al mismo tiempo, hacer crecer nuestra economía, en un 58% hasta ahora. No es uno u otro.

Dicho esto, permítame decir alto y claro: esto no es suficiente. El informe especial del IPCC es todavía la última llamada de alerta, que hace hincapié en que todo lo relacionado con el calentamiento y las medidas urgentes son necesarias para limitar el calentamiento global a 1,5 grados centígrados, si queremos mantener a salvo nuestro planeta.

Europa está preparada no solo para contribuir sino para liderar. Pero se necesita visión, coraje, compromiso.

Maros Sefcovic, comisario de Energía de la Comisión Europea. Katowice, 3 de diciembre.

# NEXOTUR

## Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas  
PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: [Suscripciones@Nexotur.com](mailto:Suscripciones@Nexotur.com) o al teléfono: 91 369 41 00

