

Expobús eleva un 50% tanto visitantes como expositores

La segunda edición de Expobus Iberia ha sido un éxito, a juicio de sus organizadores, pues cerró sus puertas con un incremento de casi un 50% en los visitantes, misma cifra que en expositores.

Protagonistas



Pedro Sánchez

A expensas de la investidura, Sánchez será el próximo presidente del Gobierno, tras el pasado 10-N. / Pág. 2



Mario Armero

Anfac reclama ayuda institucional para poder cumplir con las previsiones de eléctricos de cara a 2030. / Pág. 2



Alejandro Martínez

Iveco Bus nombra nuevo director para España y Portugal, en sustitución de Juan Miguel Vázquez. / Pág. 3



Valeriano Díaz

Después de 25 años, Alfonso Caravaca deja la presidencia de Fandabús en manos de Valeriano Díaz. / Pág. 7

La Feria del Transporte de Viajeros por Carretera, ExpoBus Iberia 2019, cerró sus puertas el pasado día 23 a su segunda edición, sumando a su importante incremento expositivo (de uno a dos pabellones) un notable aumento en la cifra de asistencia. Una amplia variedad de oferta, con destacada presencia de fabricantes, carroceros e industria auxiliar, jalonaron los dos pabellones, destacando que el certamen va más allá de una cita de ámbito local. **Dossier / Pág. 36-39**

La rumana asume la responsabilidad de Transporte en la nueva Comisión

Adina Valean sustituye a Bulc

El Parlamento Europeo ha aprobado la candidatura de la rumana Adina Valean para la cartera de Transporte. Valean, que ha comparecido en una de sus primeras intervenciones ante la Comisión de Transportes y Turismo, ha respaldado firmemente las aspiraciones medioambientales de la futura Comisión durante su audiencia. "Lograr un sistema de transporte europeo sostenible, eficiente, seguro, inteligente, honesto y asequible" es el eje sobre el que hará girar su legislatura, buscando "una movilidad al servicio de los ciudadanos, de las empresas y de la economía". **Panorama / Pág. 5**



SCANIA

La gama Citywide llega al mercado con múltiples propulsiones. **Contacto / p. 23-26**



ISUZU

El fabricante japonés despliega tres modelos en España como estrategia de lanzamiento. **Novedades / p. 22**



IRIZAR

La firma vasca renueva su vehículo eléctrico y el i4 híbrido de cercanías. **Novedades / p. 27**

'De telemática a movilidad'

Tras la adquisición de TomTom Telematics por parte de Bridgestone Europe, la compañía ha pasado a llamarse Webfleet Solutions desde el pasado 1 de octubre de 2019. Su responsable comercial en España, Heike de la Horra, visitó la redacción de NEXOBUS para analizar las consecuencias de estos cambios, los proyectos a medio y largo plazo y las sinergias que se pueden producir entre ambas entidades: "Pasamos de ser una empresa que daba soluciones en telemática, con el foco en el vehículo, a un escenario en el que el vamos a soluciones y proyectos de movilidad". **Entrevista / Pág. 6**



Los billetes de Alsa ya se pueden adquirir por Bizum

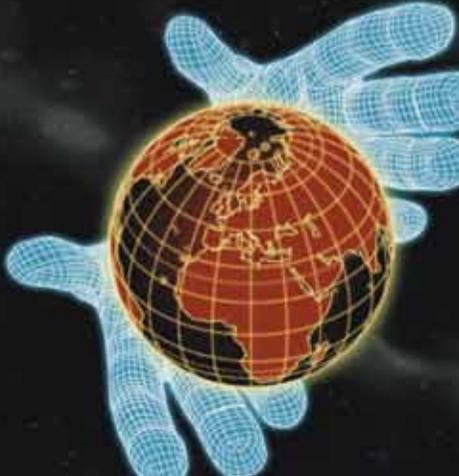
En Alsa "ya se puede hacer un Bizum" porque, desde hace unos días, los billetes de la compañía de autobuses se pueden adquirir en su web con esta popular e innovadora forma de pago online. De esta forma, los más de cinco millones de usuarios de Bizum pueden comprar sus billetes en la web de Alsa de una manera rápida y cómoda, a través de un sencillo proceso de validación y sin necesidad de tarjeta, todo ello con una seguridad garantizada tras muchas pruebas. **Innovación / Pág. 45**

Sumario

Plan de Inspección para el ejercicio 2020

La competencia desleal seguirá siendo uno de los principales asuntos a erradicar. / Pág. 17

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Coches eléctricos'.....	4
Panorama / Actualidad.....	5-17
Informe: 'Foro Nissan'.....	18-19
Dossier: 'Jornada Fecav'.....	35
Coyuntura.....	42-43
Agenda.....	47





Date de alta en Nexobus.com

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



Tribuna**Una ambición mucho mayor**

Mario Armero

HACE UNAS SEMANAS, durante la celebración del V Foro Nissan, el secretario de Estado de Energía, José Domínguez Abascal, afirmó que en 2030 deberían estar circulando por nuestras carreteras cinco millones de vehículos electrificados, de los que 3,5 millones serían turismos. Una cifra ambiciosa, por encima de nuestras expectativas, pero que nos pone el listón alto. Nos gusta esa ambición, esa apuesta. Queremos aportar lo mejor de nuestro esfuerzo para conseguir ese parque electrificado pero no podemos estar solos.

Los fabricantes no somos indiferentes al reto del clima, al contrario. Somos conscientes de que somos parte del problema de la contaminación y el cambio climático, pero también somos la solución porque tenemos la tecnología. Estamos plenamente comprometidos con la descarbonización del parque y con las demandas sociales que empujan a este respecto. Estamos trabajando ya, con más de 58.000 millones de inversión en I+D en Europa (y más de 3.000 millones en las fábricas españolas) y con una oferta comercial amplia. El 70% de los modelos que se van a poner en el mercado este año y el que viene llevan versión electrificada. Las fábricas españolas ya tienen adjudicados 16 modelos electrificados y esperamos (y podemos aspirar) a mucho más.

Pero, para lograr esta meta que apunta el Gobierno, es necesario marcar una senda estable que garantice una transición justa y ordenada. Los 3,5 millones de turismos electrificados para 2030 son un esfuerzo ímprobo porque

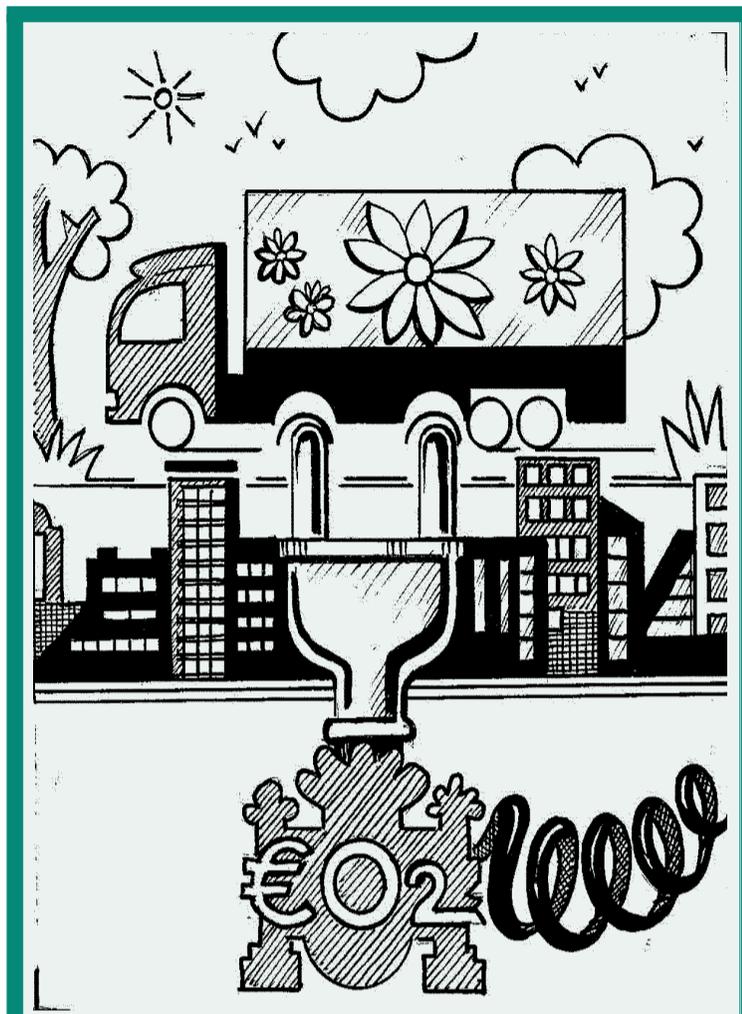
supone electrificar alrededor del 15% del parque automovilístico actual. La cifra está muy lejos de los 28.135 turismos electrificados que circulaban por nuestras carreteras en diciembre de 2018.

Para lograrlo, es imprescindible multiplicar exponencialmente las ventas de vehículos y la instalación de puntos de recarga, para garantizar una eficiencia y confianza similar a la que tenemos ahora con los vehículos de combustión. Para 2030, el 40% de las matriculaciones anuales han de ser de vehículos electrificados frente al escaso 1,4% actual. Actualmente, contamos con 6.000 puntos de recarga, una cifra insuficiente. En 10 años, tenemos que multiplicar por 40 nuestros esfuerzos y alcanzar los 200.000 puntos de recarga.

Desde Anfac creemos en el vehículo eléctrico y nos gusta ese nivel de ambición. Pero este esfuerzo, requiere de la colaboración de Administraciones públicas, fabricantes y energéticas. Todo el ecosistema de la nueva movilidad ha de estar implicado.

Sin embargo, el sistema actual para el crecimiento e implementación del vehículo eléctrico es insuficiente. Los diferentes planes de ayuda (Moves, Movalt, Movea) han sido escasos, mal distribuidos y ejecutados. Recalco la importancia de un plan de ayudas equitativo y al alcance de todos. Hasta la fecha, por ejemplo, los ciudadanos de Cantabria y Extremadura no han podido acogerse a este plan para la adquisición de vehículos eléctricos, ante la ausencia de convocatoria.

Debemos lograr que el impulso al vehículo eléctrico sea de todos y no solo de los fabricantes. El apo-



Anfac cree en el vehículo eléctrico y nos gusta la ambición, pero el esfuerzo requiere de la colaboración con las Administraciones públicas

yo decidido a la electromovilidad requiere de un enfoque integral, con una participación activa y equilibrada de todas las partes en torno a la disponibilidad de una oferta comercial potente, de planes de incentivos e instrumentos fiscales y del despliegue eficiente de la infraestructura de recarga que permita la implementación del vehículo eléctrico y de su integración en el ecosistema.

Para ello, la participación del

Gobierno y las administraciones es vital. Es necesario un plan de apoyo al vehículo eléctrico que venga impulsado por un programa de ayudas bianual al vehículo cero y de bajas emisiones, dotado con 250 millones de euros para el período de 2019-2021, además de lograr un IVA reducido que incentive la compra de vehículos electrificados.

Mario Armero es vicepresidente ejecutivo de **Anfac**.

Columna**Escenario de la movilidad en el futuro (III)**

Víctor García

LA CONTAMINACIÓN en las zonas rurales es mínima y la emisión de anhídrido carbónico es el único elemento que convendría rebajar, pero hay que hacer el cálculo del ahorro de este gas de efecto invernadero, considerando la emisión del pozo a la rueda en el vehículo eléctrico y la emisión de los vehículos de combustibles fósiles y si merecen la pena las inversiones o no, en función de la disminución que puede representar una forma u otra.

Por último, el segundo escenario de movilidad que se plantea, el de las ciudades de tipo medio, entre las que en España encontramos muchas, casi todas las capitales de provincia y algunas ciudades importantes, representan un intermedio entre las zonas rurales y las grandes aglomeraciones urbanas.

En muchas se cuenta con una tupida red de transporte público que evita el uso del automóvil en propiedad para los desplazamientos diarios y en otras, en cambio, estos desplazamientos, sobre todo a pequeños polígonos industriales sin transporte público, tiene que hacerse en automóvil propio porque el costo del *car sharing* puede ser excesivo.

Este tercer escenario es el que tiene más dificultad para solucionar las necesidades de movilidad por vehículos no contaminantes. Por un lado tiene los pequeños desplazamientos diarios, pero en general no cuenta con una mayoría de viviendas unifamiliares como en el medio rural, que permita la recarga de automóviles eléctricos y por otro, como decimos, el *car sharing* es demasiado oneroso para una utilización diaria.

Por otra parte, el transporte público tampoco está tan desarrollado como en las grandes urbes ni puede desarrollarse, porque no es económicamente viable, con lo que la única solución, en este caso es la utilización de vehículos de híbridos o de energías alternativas, en un primer momento, para ir poco a poco estableciendo puestos de recarga de las baterías que animen a los usuarios a adquirir vehículos eléctricos, eso sí, con ayudas que les permitan acceder a ellos de una forma similar a como ahora adquieren los de combustión.

Víctor García Alía, secretario de **Aniacam**, en el Anexo 2 de 'Transición hacia una movilidad sostenible', de Asepa.

Apuntes**Presidente del Gobierno**

Pedro Sánchez

A falta de una más que probable investidura, el próximo presidente del Gobierno va a ser Pedro Sánchez, una vez acordada la coalición con Podemos pocas horas después de los comicios generales del 10-N. Esto supondría una línea de continuidad en las políticas que, en los últimos meses, ha venido llevando a cabo la Administración, máxime cuando entre los Ministerios que recaerán en Podemos no se baraja, al menos en primera instancia, el de Fomento. El Sector aplaude la consolidación de un Gobierno que deje de ser interino y que pueda comenzar a tomar medidas.

Relevo en Fandabús

Alfonso Caravaca

El presidente de Transportes Generales Comers, S.A. tras 25 años de Presidencia en Fandabus, acaba de dar el relevo al que a partir de ahora será el nuevo presidente, Valeriano Díaz, responsable de Alsa en Andalucía. Sus pas palabras se centraron en el agradecimiento a todos los que han hecho posible estos años de representación empresarial. El nuevo presidente intervino destacando la dedicación, sacrificio y esfuerzo de Alfonso: "Si Fandabus es hoy una organización de referencia no sólo sectorial, es por la dedicación y el trabajo de Alfonso Caravaca y su equipo".

Éxito en Silleda

Ricardo Durán

El balance de la segunda edición de Expobus, feria de transporte de viajeros que se ha celebrado en Silleda, no puede ser más positivo. Un 50% más de visitantes profesionales (con alto poder de decisión, a juicio de los expositores consultados por NEXOBUS) y un importante crecimiento de oferta expositiva (de un pabellón se ha pasado a dos) consolidan la cita gallega en el panorama ferial de nuestro país. La satisfacción del comité organizador, encabezado por Durán, es notoria, y sirve como incentivo para dar comienzo con renovadas ilusiones a la tercera convocatoria de Expobus, en 2021.

Editorial

Cambio en la Comisión

HABEMUS COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTE. Después de un proceso complejo, con varias candidaturas de compatriotas rechazadas por diversos motivos, Adina Valean se ha convertido en la sucesora de Violeta Bulc. Como es preceptivo, uno de sus primeros discursos lo ha realizado ante el Parlamento europeo, para exponer los pormenores de las que serán las líneas directrices de su política y sus prioridades en materia de transporte para esta legislatura.

La mejora del medio ambiente se sitúa como eje de sus previsiones, con el objetivo de ejecutar un conjunto de acciones que lleven a la reducción de emisiones por parte de todos los modos de transporte, no solo de la carretera. Para ello, Valean se ha comprometido a desarrollar acciones que aceleren la transición en el uso de combustibles alternativos, lo que supondrá para el Sector un importante paso adelante hacia la sostenibilidad medioambiental. Estas acciones se basarán en incentivos económicos y en la aplicación del principio "quien contamina, paga", considerando que los usuarios que contaminan deben asumir los costes, incluidos los medioambientales.

En relación a la euroviñeta, esto es, el pago por el uso de las carreteras, al ser el transporte por carretera el responsable del 20% de los gases de efecto invernadero, y el mayor generador de contaminación acústica y del aire, sin contar con los enormes costes que genera por la congestión de carreteras, la comisaria considera prioritario el establecimiento de "peajes" que lleven a incentivar el cambio de flotas con vehículos más ecológicos que hagan un mejor uso de las infraestructuras. Así, se propone impulsar la aprobación de una nueva actualización de la Directiva sobre la euroviñeta, trabajando para que los Estados miembro avancen en las negociaciones y permitan que la tasación por el uso de infraestructuras pueda acometer los retos medioambientales, en la línea de que los ingresos obtenidos por este medio se destinen a la inversión en alternativas más sostenibles que el transporte por carretera.

De momento, la euroviñeta se aplica exclusivamente a los camiones, pero no se descarta que pueda extender su radio a nuestro Sector y al de las furgonetas. Eso sí, no han ningún tipo de confirmación oficial al respecto.

En el ámbito de las infraestructuras, la nueva comisaria se compromete a trabajar en la dirección de finalizar y modernizar la red de infraestructuras con el objetivo de hacer del transporte una actividad más segura, justa y fiable, consiguiendo una mejor conexión en las fronteras y entre los diferentes modos.

En materia de competitividad, la comisaria se plantea como objetivo promover mercados de transporte abiertos, en los que se desarrolle una competencia leal y justa basada en la convergencia regulatoria, la igualdad de condiciones y la sostenibilidad, ya que a su entender el transporte en su conjunto requiere de una competencia global y justa. La aprobación de los Paquetes de Movilidad, que quedan pendientes de la 'era Bulc', marcarán la pauta en este sentido, y todo hace prever que se mantendrá el principio del sistema concesional que tenemos en nuestro país. Eso no es óbice para que las corrientes que abogan por la liberalización sigan buscando el éxito, aunque parece que no será en el corto plazo.

El otro foco de actividad para el Sector a nivel internacional, y también nacional, es la Cumbre del Clima en Madrid, que se celebra del 2 al 13 de diciembre. Confebus ha considerado, con razón, que es un buen momento para "recordar que el autobús es uno de los modos de transporte menos contaminantes. En términos de CO₂, un pasajero de automóvil y de avión contaminan 2,4 veces más que un pasajero de autobús por viajero y kilómetro recorrido. El autobús es, después del tren, el modo de transporte terrestre con menores emisiones de CO₂ y, de todos los modos de transporte colectivo, el que menos gases de efecto invernadero genera, siendo 3,7 veces menos contaminante que el avión, 5,5 veces menos que el automóvil y un 13% menos que el tren". Estos datos deben transmitirse a la sociedad. Es necesario.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

La rumana Adina Valean toma el relevo de Bulc en materia de Transportes

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)

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

Directa

Movilidad en bus

AVANZAR HACIA UNA movilidad sostenible pasa inexorablemente por el impulso del transporte colectivo. Un axioma tan rotundo merece una explicación, y ésta procede de Confebus, que ha solicitado a las autoridades competentes, aprovechando la celebración del COP25 en Madrid, que "no se incremente la presión fiscal de los modos de transporte que contribuyan a la sostenibilidad, como el autobús". Del mismo modo, desde la Confederación se reclama que las Administraciones Públicas permitan la deducción fiscal en el Impuesto de Sociedades e IRPF por el desarrollo de Planes de Transporte al Trabajo y por la compra de abonos de transporte, así como la aplicación de un IVA superreducido que repercuta en beneficio económico de los usuarios y, por ende, los anime a usar más este modo de transporte público.

Personaje del Mes



IVECO Bus ha anunciado el nombramiento como nuevo director para España y Portugal de Alejandro Martínez, que sustituye a Juan Miguel Vázquez. Licenciado en Administración de Empresas por la UAM, comienza su carrera en IVECO en 2003, ocupando diferentes responsabilidades dentro de las áreas técnica y comercial de Defensa. Era director de Magirus en España desde 2011 y para la región América Latina desde 2015.

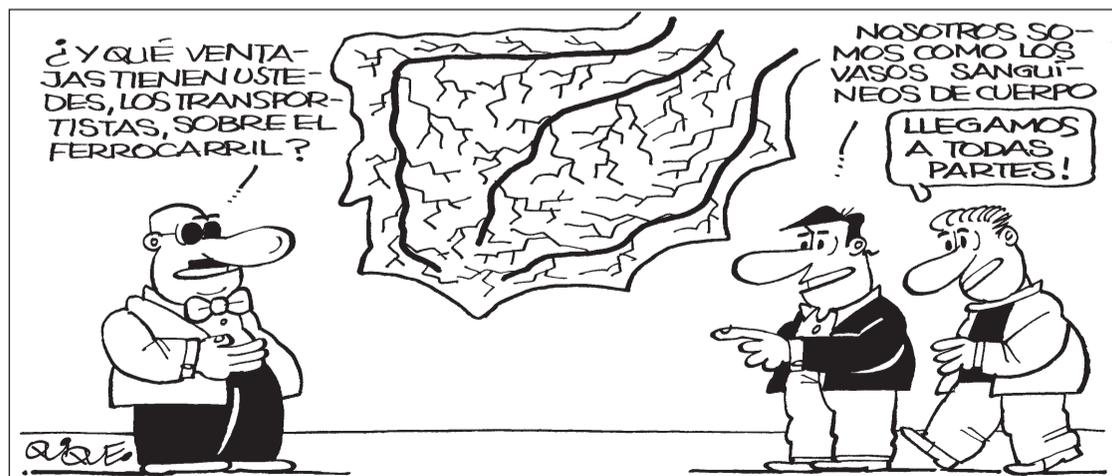
Alejandro Martínez

IVECO Bus cuenta con un nuevo responsable para España y Portugal, en sustitución de Juan Miguel Vázquez

Marcha atrás

Europa, a la baja

EL NEGATIVO DATO DE matriculaciones a nivel comunitario que publicó Acea correspondiente al mes de septiembre ha tenido continuidad, lamentablemente, en los registros de octubre, cuando el conjunto continental descendió un 7,3%, incrementando así el 10% del mes precedente y dejando atrás las ocho subidas consecutivas que adornaban el año 2019. La demanda disminuyó en todos los segmentos, aunque la desaceleración en las ventas de furgonetas, que representa más del 80% de las ventas totales de vehículos profesionales en la UE, tuvo un impacto importante en los resultados generales de octubre. Con la excepción de Italia (+0,7%) y España (+0,9%), los principales mercados de la UE registraron descensos en dicho mes, con especial mención a Alemania experimentó la mayor caída el mes pasado (-11,4%).



X De Frente**¿Cinco millones de eléctricos en 2030?**

EL DESPEGUE DEL VEHÍCULO eléctrico en España sigue a paso lento. Así al menos se alegó en las conclusiones del V Foro Nissan por la Movilidad Sostenible, celebrado en Madrid a comienzos de noviembre. Sin embargo, también parece extendida la idea de que su evolución es imparable, con una previsión manejada por el Gobierno de alcanzar los cinco millones de vehículos eléctricos en el año 2030. Una cifra muy ambiciosa, como se reconoce desde el Ministerio, pero que se entiende posible. La industria, por su parte, no está tan segura de que se pueda lograr. Aplauda la ambición y que el listón se ponga tan alto, pero recuerda que los fabricantes, que ya llevan años trabajando en el desarrollo del producto, no pueden hacer todo el trabajo sin la colaboración pública en lo relativo a las ayudas y a la instalación de la red de recarga.

**👍 A favor****‘Un plan ambicioso’**

EL SECRETARIO de Estado de Energía, José Domínguez Abascal, apuesta por la electrificación como el mejor camino para lograr los ambiciosos propósitos de reducción de emisiones del sector transporte, con un objetivo de alcanzar los cinco millones de vehículos eléctricos en nuestro país en el año 2030. Asegura que los vehículos eléctricos "ya son más competitivos en precio" y anticipa que el texto final del Plan Nacional Integrado



de Energía y Clima del Gobierno español, que previsiblemente estará disponible en pocas semanas, según sus palabras, incluirá una previsión de cinco millones de vehículos de este tipo en 2030.

"Cualquiera que haga los números sabe que los eléctricos ya ganan por kilómetros recorridos", añadiendo que "es un plan ambicioso, pero ojalá la realidad lo supere".

José Domínguez Abascal es el secretario de Estado de Energía del **Ministerio de Transición Ecológica**.

👍 A favor**‘Implicación de todos’**

ES UNA CIFRA ambiciosa, por encima de nuestras expectativas pero que nos pone el listón alto. Nos gusta esa ambición, esa apuesta. Queremos aportar lo mejor de nuestro esfuerzo para conseguir ese parque electrificado, pero no podemos estar solos. Estamos plenamente comprometidos con la descarbonización del parque y con las demandas sociales que empujan a este respecto. Estamos trabajando ya, con más de 58.000



millones de inversión en I+D en Europa (y más de 3.000 millones en las fábricas españolas) y con una oferta comercial amplia. Desde Anfac creemos en el vehículo eléctrico y nos gusta ese nivel de ambición. Pero este esfuerzo, requiere de la colaboración de Administraciones públicas, fabricantes y energéticas. Todo el ecosistema de la nueva movilidad ha de estar implicado.

requiere de la colaboración de Administraciones públicas, fabricantes y energéticas. Todo el ecosistema de la nueva movilidad ha de estar implicado.

Mario Armero es el vicepresidente ejecutivo de **Anfac**.

🔍 Análisis**¿A qué velocidad?**

A nadie se le escapa que la evolución del vehículo eléctrico y su implantación en nuestra sociedad es imparable. Tarde o temprano, la propulsión eléctrica predominará en el entorno urbano, tanto en el transporte privado como en el colectivo. Como apuntan desde Anfac, la industria ya lleva años invirtiendo enormes cantidades de dinero en la evolución de estos sistemas, y la tendencia indica que se seguirá por este mismo camino. La discrepancia aparece a la hora de fijar la velocidad de dicha evolución. El Gobierno maneja una cifra de cinco millones de unidades para el año 2030, a bote pronto demasiado ambiciosa si nos fijamos en el parque actual, que está muy lejos de los mencionados volúmenes. Los fabricantes también consideran un poco exagerado el objetivo, aunque aplauden el hecho que se apunte a lo más alto por parte de la Administración. Quizá, afirman, con llegar a la mitad de esos cinco millones ya estaríamos hablando de un avance muy significativo. Más allá de lo que finalmente digan los datos al finalizar la década que estamos muy cerca de comenzar, la realidad que atravesamos impide que se pueda finalizar con éxito esta aventura: las ayudas se han demostrado insuficientes, la red de recarga no es capaz de abastecer a esa demanda creciente y la colaboración público/privada todavía tiene mucho potencial de crecimiento. Aún así, el futuro es eléctrico.

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

- 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 rumana se compromete a seguir impulsando la digitalización y la automatización del Sector del Transporte

Adina Vălean será la futura comisaria europea de Transportes

El Parlamento Europeo ha aprobado definitivamente la candidatura de la rumana Adina Vălean para la cartera de Transporte. Vălean, que ha comparecido ante la comisión de Transportes y Turismo, ha respaldado firmemente las aspiraciones medioambientales de la futura comisión durante su audiencia. La Eurocámara, reunida en sesión plenaria, deberá aprobar ahora por mayoría simple el nuevo equipo.

Durante su intervención ante los eurodiputados, la comisaria designada de Transporte destacó que su visión es "lograr un sistema de transporte europeo sostenible, eficiente, seguro, inteligente, honesto y asequible". "El pacto ecológico europeo debe garantizar que los europeos puedan disfrutar de un acceso asequible a una movilidad sostenible e inteligente, que esté al servicio de los ciudadanos, de las empresas y de la economía" añadió.

Por otro lado, ha señalado la necesidad de seguir un "enfoque integrado" en lugar de uno modular en la ejecución del nuevo Green Deal (Acuerdo Verde) promovido por la presidente electa de la Comisión Europea, Ursula von



der Leyen, en particular a través de una estrecha cooperación entre los diversos comisarios. En este sentido, destacó la importancia de hacer del transporte un elemento central del Green Deal, al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de este sector en alrededor del 90% para 2050, una condición para lograr el objetivo europeo de neutralidad climática.

Además de desarrollar una estrategia de movilidad inteligente antes de finalizar el año, también se ha comprometido a seguir im-

pulsando la digitalización y la automatización del sector del Transporte, para lo que será necesario invertir en la formación de los trabajadores. "Si bien las innovaciones y la digitalización alterarán el empleo, hay que explicarlo bien para que el Sector del transporte no le tenga miedo a la modernidad", sostuvo Vălean.

Paga el que contamina

En materia de sostenibilidad, la futura comisaria considera que el concepto de "quien contami-

na tiene que pagar" se aplica correctamente. En su opinión, el buen desarrollo de un sistema de transporte sostenible pasa por el impulso a la multimodalidad y al transporte por ferrocarril. Por otra parte, ha señalado que "confía en una cooperación exitosa" entre Europa y Reino Unido en caso de producirse un Brexit. Además, ha asegurado que, tras la marcha británica, ella será comisaria "para los Estados miembros de la Unión". Otros de los objetivos prioritarios serán la mejora

de la seguridad vial, estimular la compra de vehículos limpios y desplegar puntos de recarga de vehículos eléctricos disponibles al público. En este sentido, se movilizarán fondos públicos y privados para aumentar significativamente el despliegue de puntos de recarga o reabastecimiento de combustible para vehículos eléctricos y de hidrógeno. En cuanto a las inversiones en transporte, defenderá el presupuesto actual del Mecanismo Conectar Europa, aunque recordó que se podrán usarse otros fondos europeos, como son por ejemplo el fondo de cohesión, Horizon Europe o InvestEU.

Respecto a la Euroviñeta, señaló que trabajará e instará los diferentes Estados miembros a llegar a un acuerdo ambicioso lo más rápido posible. Finalmente, se comprometió con el desarrollo de una política de movilidad urbana que promueva, entre otros, el transporte público limpio, así como a hacer pleno uso de un gran número de soluciones de transporte inteligentes y colaborativas para el transporte local de pasajeros y la micromovilidad.



Nuevas excepciones en tiempos de conducción y descanso

Como ya ocurriera en octubre, el pasado 22 de noviembre, el Ministerio de Fomento publicó en el BOE la Resolución de 20 de noviembre de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías y viajeros por carretera.

Teniendo en cuenta los distintos acontecimientos que se han producido este mes de noviembre en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cataluña y en el País Vasco, que han afectado seriamente al tráfico y a la circulación en infraestructuras viarias, así como que estas alteraciones del tráfico afectan al suministro nacional y a la actividad económica y que debido a ellas muchos conductores se encontraron inmovilizados y con dificultades para dar un cumplimiento efectivo a los tiempos de conducción y descanso, el Ministerio de

Fomento ha decidido exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías y viajeros afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de estas normas establecidas en el Reglamento CE 561/2006.

Excepciones

En esta ocasión, las excepciones previstas en esta Resolución son de aplicación a las operaciones que hayan transcurrido total o parcialmente por los ámbitos territoriales, y dentro de sus alcances temporales asociados, que se especifican a continuación: Operaciones que hayan transcurrido total o parcialmente en las provincias de Barcelona y Girona los días 11, 12 y 13 de noviembre de 2019; y operaciones que hayan transcurrido en los tramos de la provincia de Guipúzcoa de las vías AP-8, N-121 y Gi-636 con sentido Francia el día 12 de noviembre de 2019 entre 18 horas y 23 horas, ambas inclusive.

El Defensor del Pueblo ayuda a los viajeros con movilidad reducida

El Defensor del Pueblo, Francisco Fernández Marugán, ha sugerido a la Oficina de Atención a la Discapacidad (OADIS), organismo dependiente del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, que tome la iniciativa e inste las actuaciones necesarias para mejorar toda la información sobre el transporte por carretera que puede ser utilizado por personas con movilidad reducida.

En concreto, el Defensor pide que la información acerca de la accesibilidad de las estaciones y de los vehículos de transporte de viajeros aparezca reflejada, de forma clara, en el portal web de las empresas que lo prestan, en los planos de cada línea, en las taquillas y demás medios que resulten idóneos para que, con un distintivo normalizado, el público reconozca de antemano qué medios e infraestructuras de transporte son accesibles y cuáles no.

Falta de información

La Institución ha recibido un gran número de quejas debido principalmente a la falta de información adecuada sobre temas de accesibilidad. Así, los ciudadanos han hecho llegar casos de estaciones que figuraban en la página web como accesibles y que, sin embargo, tenían por ejemplo plataformas elevadoras que solo estaban ope-

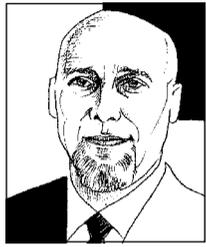


rativas en un horario determinado, o donde el medio de transporte accesible llegaba fuera del horario previamente indicado. Ello provoca situaciones difíciles ya que, a los problemas de falta de accesibilidad, se suma en muchas ocasiones la información defectuosa o errónea que reciben los viajeros con movilidad reducida.

El transporte colectivo de viajeros por carretera cuenta ya con más de 600 empresas que operan en territorio español y, en fun-

ción de los trayectos que realicen, pueden ser de competencia estatal, autonómica o local. Ello supone que las soluciones deben implantarse a iniciativa de varias administraciones por lo que, en opinión del Defensor del Pueblo, la mejora de la información por parte de las empresas de transporte, ha de hacerse mediante la cooperación entre la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales.

“Entrevista



Heike de la Horra Veldman es licenciado en Bioquímica y Biología Molecular por la Universidad Autónoma de Madrid. Lleva más de siete años en el Sector, desde que en el año 2012 pasó a formar parte del equipo de TomTom Telematics.

‘La importancia radica en el cambio de Telematics a Solutions’

Pasamos de ser una empresa que ofrecía soluciones en telemática, con el foco en datos del vehículo, a dar soluciones a proyectos y poner el foco en la movilidad. Ese es el cambio principal.

TRAS LA ADQUISICIÓN de TomTom Telematics por Bridgestone Europe el 1 de abril de 2019, Bridgestone ha anunciado que el nombre de la empresa TomTom Telematics pasó a llamarse Webfleet Solutions desde el pasado 1 de octubre de 2019. La compra de TomTom Telematics fue motivada por la apuesta de Bridgestone de reforzar sus capacidades digitales como parte de su continua transformación de fabricante de neumáticos de primera calidad a líder de soluciones de movilidad.

¿Qué valoración hace de la compra de la empresa por parte de Bridgestone?

● Estamos ilusionados por la adquisición de Bridgestone. Al principio, cuando nos anunciaron la compra, nos preguntábamos sobre qué nos podríamos aportar mutuamente, y es evidente que cuando ves una empresa 'neumática' (como dicen ellos) con una tecnológica puede existir la duda de dónde vamos a converger, y nos hemos llevado una sorpresa, porque ellos tienen una estrategia de digitalización y de convertirse en un actor importante en el mundo de la movilidad global. Nosotros encajamos perfectamente ahí y les ayudamos a ir en esa dirección, a convertir un neumático en un servicio. Al final no es lo mismo vender un neumático que proporcionar un neumático al cliente y que éste se olvide de todo, pues se le proporcionan todos los servicios en torno a eso. Para eso hacen falta datos y en eso es donde nosotros somos expertos. Datos del uso que se está haciendo de ese neumático, por qué rutas va, a qué velocidad, cómo se desgasta, a qué temperatura y presión funciona. Son datos que Bridgestone tiene que conocer cuando quiere dar el mejor servicio a sus clientes. Para nosotros se abre un periodo muy bonito en el que vamos a ser una empresa aún más innovadora.

¿Qué ha significado, a todos los niveles, el cambio de nombre de TomTom Telematics a Webfleet Solutions?

● Yo diría que la importancia radica en el cambio de la segunda parte del nombre, de Telematics a Solutions. Pasamos de ser una empresa que daba soluciones en telemática, con el foco en datos del vehículo, a un escenario en el que el foco siguen siendo los datos, pero en este caso vamos a soluciones, a proyectos, y el foco es la movilidad. Ese es el cambio principal. El logo, que son puntos, también está enfatizando este

cambio. Son puntos de datos, la única forma de sacar coherencia a los datos es uniendo los puntos y es precisamente eso lo que hacemos nosotros con nuestra plataforma y todas las soluciones que integra; unir los puntos para nuestros clientes, para que puedan sacar conclusiones y obtener lo que ofrece una plataforma de movilidad como la nuestra. Con el nuevo nombre queríamos dar un paso más, que recogiera toda nuestra historia (pasado, presente y futuro), de ahí que hayamos querido dar protagonismo a nuestra solución en sí, Webfleet. No había forma de darle más valor que el que formara parte de la propia marca.

Estar dentro de una gran empresa multinacional como es Bridgestone, ¿aporta una seguridad adicional?

● Nosotros ya trabajábamos con una multinacional como era TomTom, ahora solo hemos cambiado de multinacional, aunque somos una empresa independiente, con nuestra estructura y capacidad de toma de decisión. Lo que hemos obtenido es la capacidad de buscar sinergias entre Bridgestone y Webfleet Solutions, y ahí yo diría que es donde está el quid de la cuestión, el enorme valor

que nos estamos aportando ambas empresas. Bridgestone tiene una estrategia declarada de convertirse en proveedor de movilidad a nivel global, en el líder de soluciones de movilidad. Para ello necesita conocimientos en nuevas tecnologías, y nosotros aportamos precisamente ese punto. Por otra parte, Bridgestone tiene una presencia brutal en empresas, gran capacidad de llegar

'Hemos obtenido la capacidad de buscar sinergias entre Bridgestone y Webfleet Solutions, y ahí yo diría que es donde está el quid de la cuestión, en lo que nos aportamos'

da y eso nos ayuda a nosotros. Es un ejemplo de sinergias. También empezaremos a trabajar en integrar sus productos con los nuestros. Ellos tienen una solución de control y temperatura de neumáticos, y con la solución nuestra, lo que hacemos es

que la suya se convierta en una que aporte información en tiempo real.

¿Se puede saber cuál es el próximo producto que tienen previsto lanzar al mercado?

● Ahora mismo tenemos una gran lista de productos con los que estamos trabajando para sacar al mercado. Se está innovando no solamente en soluciones, en *software*, sino también en *hardware*, aunque es cierto que cada vez tendemos más a la parte de *software*. TPMS es una solución de la que se puede hablar, porque es evidente que va a salir al mercado, aunque generalmente no solemos comentar nada sobre los productos que vamos a lanzar, pero en este caso es muy manifiesto, así que no podemos negarlo. La solución TPMS va a ser uno de nuestros próximos productos, no necesariamente el primero, pero uno de los próximos y, seguro, el producto estrella.

¿Qué demanda está teniendo el software de Seguimiento de Activos?

● Llevamos prácticamente dos meses con él y la demanda de momento es muy buena. Hemos entrado en un nicho de mercado donde no estábamos, semirremolques y otro tipo de maquinaria. La acogida está siendo muy buena. Cuando

vamos a empresas flotas, uno de los problemas que casi siempre nos encontramos es la desaparición de los semirremolques. De las cabezas tractoras hay un excelente control, pero generalmente los semirremolques no tienen ese control. Con este tipo de solución, lo que vamos es a incidir mucho en este nicho, con el objetivo de que las empresas puedan recuperar rápidamente cualquier semirremolque que les sustraigan, y más ahora en estas fechas con el Black Friday y la Navidad, donde los robos aumentan. Era un punto que nos faltaba y era más que necesario. Un valor añadido que debía salir al mercado y que está integrado en Webfleet. Webfleet es una plataforma abierta, por lo que hay un montón de desarrolladores creando soluciones que funcionan con Webfleet. Nuestra solución, después de 20 años, sigue siendo una plataforma horizontal, y quienes verticalizan son nuestros *partners* a través de integraciones con otros tipos de *software* o *hardware*. Es una plataforma abierta y al final es el cliente quien decide.

¿Qué principales diferencias ve en el uso de Webfleet por parte de las empresas de transporte de mercancías y las de viajeros?

● Hay más similitudes que diferencias, al ser en los dos casos vehículos pesados. Se puede apreciar con el ejemplo del tacógrafo, pues ambos necesitan conocer los tiempos de conducción para poder hacer una planificación lo más optimizada posible. Cualquier conducción es similar, aunque en el transporte de pasajeros, está claro que es muy importante el confort de éstos. Eso sí depende de asegurar un tipo de conducción. Al final, todas las empresas buscan lo mismo: cómo reducir y ajustar los costes al máximo, cómo mejorar la productividad y cómo sacar el máximo provecho tanto a activos como a recursos.

¿Cómo se dividen, porcentualmente, sus clientes entre empresas de transporte de mercancías y de viajeros?

● En transporte de mercancías es donde más volumen tenemos. En viajeros hay muchas menos flotas, pero somos claros líderes de mercado, estando las flotas más grandes con nosotros. Otra parte significativa son flotas de vehículos no operativos: de servicios técnicos, de comerciales, etc... Nuestros verticales claves en los últimos cuatro años han sido transporte de mercancías y pasajeros. Estamos posicionados de forma muy fuerte en ambos sectores.

Conductor

Ventajas y soluciones

LA SOLUCIÓN NO SE enfoca hacia nadie, sino que busca crear una comunicación fluida entre el conductor y la oficina. Con respecto a solución para los conductores, yo diría que el navegador, que aparte de mostrar la ruta óptima, proporciona información en tiempo real, con lo importante que es esto para un conductor que está recorriendo Europa y, en un momento dado, tiene que tomar la decisión de si pasa por París o lo evita, pues eso puede suponer varias horas de diferencia en su viaje. Otra solución es la posibilidad de enviar órdenes de trabajo, para que el conductor sepa qué tipo de carga tiene que dejar en cada sitio. Otro servicio que ofrecemos es la descarga de tacógrafo, que evita tener que estar preocupándose con respecto a asegurar que los datos de la tarjeta y el tacógrafo se estén descargando, pues es algo que se hace automáticamente. Y luego algo tan útil para un conductor como que le envíen una ruta específica de sitios por los que tiene que ir, todo milimetrado. También se indican las mejores áreas de descanso donde pueden parar los camiones. Al final, todo eso contribuye a que haya menos estrés para los conductores, que también es una de las claves.



Renovación de la Presidencia en la Asamblea General de Fandabus

El pasado 7 de noviembre, en el Museo de Carruajes de Sevilla, se celebró la Asamblea General de Fandabus, que en esta ocasión tuvo una connotación especial, al producirse una renovación de la Presidencia. Alfonso Caravaca de Coca, presidente de Transportes Generales Comes, SA, tras 25 años de presidencia en Fandabus, daba el relevo al que a partir de ahora será el nuevo presidente, Valeriano Díaz, responsable de Alsa en Andalucía. Con casi 200 asistentes al acto, las palabras de Alfonso Caravaca se centraron en el agradecimiento a todos los que han hecho posible estos años de representación empresarial. El nuevo presidente intervino destacando "la dedicación, sacrificio y esfuerzo de Alfonso, y si Fandabus es hoy una organización de referencia no sólo sectorial, es por la dedicación y el trabajo de Alfonso Caravaca y su equipo".

Se proyectó un video corporativo que presentó el recorrido de estos 25 años de trabajo, apostando por un futuro donde la movilidad centrará no sólo a las ciudades, sino a los entornos metropolitanos. Parte emotiva fue la entrega a Al-



fonso Caravaca como recuerdo de una reproducción en bronce del Acta de Constitución de Fandabus, firmada en el año 1981, que fue entregado por dos empresarios que hace 38 años firmaron también ese Acta de Constitución: Miguel Contreras Jiménez y Andrés García López. Las intervenciones tuvieron lugar de la mano del secretario general de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA); el presidente de Confibus Rafael Barbadillo; el presidente de Cepyme, Gerardo Cuerva y, clausurando el acto, el viceconsejero de Fomento, Infraestructuras y Or-

denación del Territorio de la Junta de Andalucía, Jaime Raynaud.

Fueron muchas las representaciones y asistencia de organizaciones e instituciones y empresarios. Entre otras, destacan por parte de la Consejería de Fomento, el secretario general de Infraestructuras, el director general de Movilidad y el coordinador de los Consorcios, los delegados provinciales de Fomento, los gerentes de los distintos Consorcios de Transporte Metropolitanos, secretarios generales de las organizaciones sindicales de UGT y CC.OO, y más de un centenar de empresarios.

Apetam aplaude la ampliación de paradas en Málaga capital

La Asociación de Empresarios del Transporte de Málaga alaba la actuación del Ayuntamiento de ampliar las zonas de paradas turísticas para autobuses en la zona del consistorio. Un punto clave para la circulación de excursiones turísticas y una actuación que se antojaba necesaria para mejorar la fluidez del tráfico, al tiempo que se vela por una mayor comodidad de los visitantes.

Esta acción permitirá un mejor servicio a los visitantes, diversifi-



car las rutas y zonas de acceso a los puntos de mayor interés, además de aliviar el tráfico y las zonas de parada en la ciudad.

Aetram se reúne con el director de Transportes de Madrid

Aetram y la Comunidad de Madrid mantuvieron una reunión que sirvió de presentación de la actual Junta Directiva de la Asociación ante el nuevo director general de Transportes, Abel Bueno García. Abel Bueno García se encontraba acompañado por la subdirectora general de Transportes, M^a Fe Borrega Bahón. En el transcurso de la misma se han abordado asuntos relacionados con el transporte de viajeros por

carretera del sector discrecional, regular de uso especial y turístico que se desarrolla en la Comunidad de Madrid trasladando aetram la visión y diseño de la movilidad sostenible de futuro para el Discrecional. Aetram le hizo entrega de los documentos presentados ante el Secum y la CNMC, así como de los escritos de valoración de la desregulación del transporte discrecional emitidos por dichos organismos.

BAJO EL SIGNO DEL LEÓN.



Inconfundiblemente MAN.
El nuevo Lion's Coach.

Con su aspecto rabiosamente actual, el nuevo Lion's Coach gana atractivo y dinamismo. Eficiente y al mismo tiempo potente, equipado con todo lo que necesita un autocar rentable, el MAN Lion's Coach es la columna vertebral ideal de cualquier flota de vehículos. Gracias a la amplia experiencia como fabricante de vehículos industriales y a la completa oferta de servicios de MAN, el Lion's Coach garantiza la máxima disponibilidad y, por lo tanto, la mejor utilización posible del vehículo. En pocas palabras: un león en el que puede confiar para todas las rutas de viaje. www.bus.man



Dos son del modelo B8R con carrocería Irizar i6S y el otro es un chasis B11R con carrocería Sunsundegui SC7

TheBus On Time incorpora tres modelos de Volvo a su flota

Con sede en Madrid, theBus On Time tiene una flota a la altura de sus clientes, exigente y, por supuesto, segura. Por eso, tras 12 años de relación entre la empresa madrileña y Volvo Buses, la compañía ha confiado una vez más en la marca sueca para ofrecer la más alta calidad de transporte a sus usuarios. En esta ocasión, sus últimas incorporaciones han sido dos volvo B8R y un volvo B11R, con el diseño de la carrocería de la mano de Irizar y Sunsundegui, respectivamente. En la transacción ha participado la financiera de la marca, volvo Financial Services, facilitando a theBus On Time la adquisición.

Las dos unidades volvo B8R con motor de ocho litros tienen una potencia de 350 CV, están equipadas con llantas de aluminio Dura-Bright y I-Shift, la caja de cambios de volvo que contribuye a un óptimo confort y un bajo consumo de combustible. Así mismo, la unidad Volvo B11R con motor de 11 litros tiene una potencia de 460 CV, también está equipada con llantas de aluminio Dura-Bright y caja de cambio I-Shift, además cuenta con suspensión delantera independiente y el sistema de seguridad Programador de velocidad adaptada (ACC).



La presencia de diversos modelos Volvo entre su amplia flota de 45 autobuses es un reflejo de su filosofía de seguridad, así como la del ofrecimiento de las más modernas tecnologías en sistemas de control telemático de las rutas, que también incluyen estos dos modelos adquiridos recientemente. De esta manera, Volvo Buses trata de ofrecer a sus clientes soluciones de transporte pioneras que cumplan con las expectativas y necesidades de empresas competitivas como theBus On Time. Rendimiento,

seguridad, ahorro y reducción de las emisiones de CO2.

La flota de theBus On Time abarca servicios para todo tipo de categorías de transporte, desde empresas, transporte escolar hasta eventos. Estos tres nuevos vehículos de Volvo, los más recientes de la flota, incluyen últimas tecnologías para hacer la experiencia del viajero lo más confortable posible, entre ellas una red Wi-Fi y un sistema *streaming* multimedia con el que se pueden cargar libros, música, películas o series. Además, también

se les han incorporado puertos USB para la recarga de los dispositivos móviles de los usuarios. Todos los modelos de Volvo se caracterizan por su promesa de rentabilidad y su compromiso medioambiental. En el caso de estos dos modelos, el Volvo B8R es adecuado para el transporte interurbano y de corto recorrido, mientras que el Volvo B11R se dirige a recorridos largos.

Pruebas de Rioja

El pasado mes de septiembre, Rioja "tomaba prestado" un autocar

9700 de Volvo que ha podido usar durante varias semanas, convirtiéndose en el primer operador de transporte en España en probar este modelo. En este tiempo la empresa riojana ha empleado este vehículo para sus rutas de servicio habituales, que son en su mayoría rutas escolares, excursiones y diversos circuitos. El modelo ha completado un recorrido de hasta 5.800 km con un consumo aproximado de 26 litros / 100km en uso mixto.

En la actualidad, la marca Volvo Buses configura prácticamente la mitad de la flota de Rioja. Todos los vehículos de más de 10 metros pertenecen a la firma sueca, al modelo Volvo B11 R Euro 6.

La empresa de transporte, que trabaja con Volvo desde los años '90, ha concluido, tras la prueba de un mes, que el modelo 9700 es un autocar que se ajusta correctamente a las necesidades de uso del cliente, ofreciendo además versatilidad, economía, seguridad, confort y fiabilidad. Una prueba del resultado satisfactorio de esta demo es que la compañía ya ha pedido una unidad del 9700 para incluir en su flota, la cual le será entregada en los próximos meses.



Otokar hace entrega de un Vectio C Clase I a Ekial Debus

La marca Otokar ha hecho entrega, a través de Somauto, de una unidad Vectio C, un autobús urbano Clase I, a la empresa Ekial Debus, perteneciente al grupo de empresas de Iparbus, para su transporte discrecional. Lurraldebus es el servicio de transporte público interurbano en autobús de la Diputación Foral de Guipúzcoa que conecta todo el territorio de Guipúzcoa entre sí y con las tres capitales vascas, con el objetivo de contribuir a la cohesión social, el equilibrio territorial y la movilidad sostenible de la ciudadanía guipuzcoana.

La compra del autobús Vectio C 9,26 m-Cummins 280 CV por la empresa guipuzcoana es la segunda adquisición de la marca Otokar para su flota de autobuses urbanos. Se trata de un modelo de 9,26 metros de largo, equipado con rampa eléctrica para PMR, control de suspensión, arrodillamiento, cadena cinemática Cummins, 280 CV con Common

rail, caja de cambios Voith automática con retarder incorporado en cambio Diwa 6.

Además, cuenta con todas las comodidades para el conductor: suspensión neumática, aire acondicionado, butaca de conductor neumática, ABS+EBS+ESP, barras estabilizadoras traseras, retrovisores calefactados y precalentador.

Navigo al Colegio Areteia

Somauto-Otokar, comprometido con la diversidad, ha entregado a Colegio Areteia un autobús Navigo 7.7. Areteia es un colegio privado de Madrid especializado en la atención a la diversidad que trabaja por una exitosa integración escolar de los alumnos con dificultades en el aprendizaje. El colegio ofrece todas las etapas educativas desde Educación Infantil hasta Bachillerato y también ciclos de Formación Profesional de grado medio y superior.

La ciudad de Wiesbaden adquiere sus primeros Mercedes eCitaro

Los primeros autobuses urbanos eCitaro de Mercedes-Benz totalmente eléctricos se entregaron el 18 de noviembre de 2019 a ESWE Verkehrsgesellschaft mbH en Wiesbaden. Los vehículos son parte de un pedido a gran escala de 56 unidades del autobús urbano a batería que se produce en serie en Mannheim, Alemania. En la presentación oficial del vehículo, Till Oberwörder, jefe de Daimler Buses, destacó la importancia de esta orden para Wiesbaden y Daimler Buses. "Cada entrega de uno de nuestros autobuses eCitaro eléctricos son un paso más hacia un transporte público sostenible y libre de emisiones. Nuestros autobuses electrónicos no solo dejan su huella en el cambio de movilidad actual, sino que también aseguran simultáneamente una mejor calidad de vida en nuestras ciudades. También nos complace especialmente que ESWE Verkehr haya comenzado sucesivamente a reemplazar su flota con vehículos eléctricos de Daimler Buses, lo cual es una gran muestra de confianza en nuestro eCitaro eléctrico y nuestro sistema integral de movilidad eléctrica en general".

De los 56 vehículos eCitaro, otras siete unidades serán entregadas a ESWE Verkehr antes de que finalice este año. La entrega de los vehículos restantes está planificada para 2020. Con su plan de cambio de autobús eléctrico, ESWE Ver-



kehr y la ciudad de Wiesbaden se están acercando a lograr su ambicioso objetivo de ser la primera ciudad en Alemania en implementar la visión del transporte público libre de emisiones. El equipo de consultoría de Daimler Buses eMobility Consulting está ayudando a ESWE en la negociación.

Esta entrega del Mercedes-Benz eCitaro eléctrico es una prueba de como Daimler Trucks & Buses está avanzando un paso más hacia su objetivo de suministrar solo vehículos nuevos equipados con sistemas de conducción de CO2 neutral de tanque a rueda a partir de 2039.

Nuevo récord: 55.555 Citaros Mercedes-Benz entregó el autobús urbano número 55.555 de la exitosa serie de modelos. El autobús aniversario es un eCitaro totalmen-

te eléctrico, sin emisiones locales, que estará en la carretera para la compañía sueca Bergkvarabuss AB en la ciudad portuaria de Trelleborg.

Roman Biondi, jefe de Ventas de Daimler Buses, declaró: "El Citaro es un hito en la historia del autobús. Y con la llegada del eCitaro, su desarrollo ha entrado en una nueva fase. Es nuestra respuesta a la necesidad de emisiones silenciosas y locales: autobuses urbanos gratuitos. Como resultado, también está haciendo de las ciudades un lugar mucho mejor para vivir". El autobús aniversario forma parte de un pedido de 10 autobuses eCitaro para su uso en la ciudad portuaria de Trelleborg, en el sur de Suecia. Es el segundo pedido de eCitaro que Bergkvarabuss AB ha realizado.

Increíble

La ComfortClass 500.

versatilidad.

La ComfortClass 500 ofrece desde el autocar compacto hasta el prestigioso doble piso, un concepto de autocar atractivo, versátil y rentable adaptado específicamente a sus deseos.

Juntos construimos el autocar perfecto para Usted. Para mayor información:

www.setra-bus.com/es-es



SETRA

The Sign of Excellence.

FlixBus proyecta los primeros autobuses de hidrógeno de larga distancia de Europa

El mayor operador europeo de transporte de larga distancia por carretera de Europa está invirtiendo en tecnología de combustibles alternativos. FlixBus, empresa matriz de FlixBus, planea probar autobuses de pila de combustible de hidrógeno en trayectos de larga distancia, convirtiéndose así en la primera empresa del mundo en hacerlo. Para que este proyecto orientado a la sostenibilidad y la movilidad sin emisiones de CO2 cobre vida, la empresa está trabajando con los expertos en tecnología de Freudenberg Sealing Technologies, con sede en Alemania. Las negociaciones iniciales con los fabricantes para desarrollar los autobuses para este proyecto ya han comenzado.

Gracias a una flota moderna y de gran capacidad, los autobuses de larga distancia son uno de los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente. Ahora, FlixBus y el especialista en tecnología Freudenberg, quieren llevar la movilidad sostenible un paso más allá.

André Schwämmlein, fundador y CEO de FlixBus, comenta que "queremos participar en el diseño del futuro de la movilidad.



La moderna flota de FlixBus ya es extremadamente respetuosa con el medio ambiente y viajar en autobús de larga distancia ahorra alrededor del 80% de las emisiones en comparación con un viaje en coche. Sin embargo, siempre estamos buscando formas para que los viajes sean aún más sostenibles. Después de lanzar con éxito tres autobuses totalmente eléctricos, ahora queremos desarrollar los primeros autobuses de larga distancia alimentados por pila de combustible, junto con la tecnología de Freudenberg, para

marcar otro hito en la historia de la movilidad".

Los primeros E-Buses de Francia y Alemania fueron producidos por BYD y Yutong de China para FlixBus. La tecnología de la pila de combustible es ahora la oportunidad para los productores europeos de autobuses de participar en el futuro de la movilidad sostenible. Se están llevando a cabo las primeras conversaciones con fabricantes de autobuses para el proyecto de FlixBus de pilas de combustible.

Alsa y Once fomentan el empleo de personas con discapacidad

El vicepresidente ejecutivo de Fundación Once, Alberto Durán, y el consejero delegado de Alsa, Francisco Iglesias, han firmado en Madrid un Convenio Inserta, para fomentar el empleo de personas con discapacidad, que supondrá la contratación de 25 personas con discapacidad en los próximos cinco años por parte de compañía de transporte. El acuerdo se enmarca en los programas operativos de Inclusión Social y de la Economía Social (Poises) y de Empleo Juvenil (POEJ), que está desarrollando Fundación Once a través de Inserta, con la cofinanciación del Fondo Social Europeo y la Iniciativa de Empleo Juvenil, para incrementar la formación y el empleo de las personas con discapacidad.

Alberto Durán ha asegurado que este convenio "nos da la oportunidad de trabajar con una empresa que se dedica a la movilidad de las personas y que está en expansión, por lo que tiene la oportunidad de crear empleo para personas con discapacidad. También nos permite avanzar con ellos en soluciones de movilidad accesible, tanto en el transporte en autocar como en los sistemas intermodales y la atención en las estaciones a las personas con discapacidad".

Por su parte, Francisco Iglesias ha explicado que "el desarrollo de acciones que mejoren la empleabilidad de personas con discapacidad es una línea de acción



prioritaria definida en la política de Responsabilidad Social de Alsa. Por ello estamos encantados de suscribir este convenio con Fundación Once y de adherirnos a su Programa Inserta, para impulsar la plena integración social de personas con discapacidad a través del empleo y la formación". Alsa contará con Inserta Empleo, entidad para la formación y el empleo de Fundación Once, para abordar los procesos de selección de candidatos para puestos de trabajo que pueda necesitar la firma, así como para desarrollar posibles acciones de formación y cualificación profesional.

Adquisición Gumidafe

Por otro lado, Alsa anuncia que ha llegado un acuerdo para la adquisición de la empresa de autobuses Gumidafe, con sede en Gáldar, en el norte de la Isla de Gran Canaria. Guaguas Gumidafe opera más de

100 rutas escolares a lo largo de la isla, la línea regular Gáldar-Guía, así como servicios discrecionales, excursiones y transfer. Dispone de una flota formada por 100 vehículos de distinta tipología, de entre 13 y 60 plazas, y una plantilla de 60 empleados.

Fundada en 1991, cuenta con 25 años de experiencia y una consolidada trayectoria como operador de calidad en el sector en Canarias, como lo acreditan sus Certificados de Calidad ISO 9001; de Gestión de Transporte UNE 13816; y de Gestión Medioambiental ISO 14001.

Con esta adquisición, Alsa se posiciona en el mercado de transporte canario, donde hasta el momento estaba únicamente presente a través de su participación en Tenerife City View, el autobús turístico de Santa Cruz de Tenerife, creando en la Isla de Gran Canaria una plataforma para futuros crecimientos.

Arriva Madrid ha sido reconocida sus por buenas prácticas en conciliación

Arriva Madrid, la operadora de autobuses interurbanos del suroeste de la Comunidad, acaba de recibir la certificación EFR, que concede Fundación Másfamilia en materia de conciliación. Este sello reconoce la labor de la compañía en la promoción de medidas que favorecen el bienestar y el equilibrio entre la vida laboral y familiar de las 747 personas que trabajan en Arriva Madrid. Rafael Fuertes, director general de Fundación Másfamilia, ha sido el encargado de entregar la distinción a Francisco Marcos, director de Recursos Humanos de Arriva Madrid; a Nieves Castro, directora de RRHH y Asuntos Corporativos de Arriva en España; y a María Gómez, responsable de Seguridad, Salud y Bienestar de Arriva.

Entre las iniciativas en favor de la conciliación que desarrolla Arriva Madrid, se encuentran medidas como la adaptación de turnos de conductores y conductoras; la coincidencia de días de libranza para matrimonios y



parejas de hecho; la implantación de jornada continuada o flexible para trabajadores de oficinas; transporte gratuito en autobuses de la compañía para trabajadores y familiares (pareja e hijos); establecimiento de acuerdos de colaboración con gimnasios, dietistas o clínicas de fisioterapia para trabajadores y familiares; acceso a descuentos para actividades de ocio; el fomento de la participación de empleados y sus familias en iniciativas deportivas y saludables, etcétera.



Monbus presenta los nuevos híbridos de Alcalá de Henares

Monbus ha incorporado seis nuevos autobuses híbridos de la marca Mercedes-Benz y modelo Citaro al servicio de transporte urbano de Alcalá de Henares. Los nuevos vehículos han sido presentados en un acto público en el que monbus ha participado junto a los representantes del Ayuntamiento de Alcalá y del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

En la presentación, el director general de Monbus, Javier Cuesta, resaltó que la flota que presta el servicio de transporte urbano en Alcalá de Henares es una de las más modernas de la Comunidad de Madrid. Integrada por 58 vehículos con una media de menos de cuatro años de antigüedad, es una flota actualizada a los nuevos tiempos y totalmente accesible al conjunto de la población alcalaína.

Por su parte, el alcalde de Alcalá de Henares, Javier Rodríguez Palacios, quiso agradecer a Monbus su continua inversión en renovar la flota y por hacerlo con una clara orientación de sostenibilidad medioambiental, reduciendo las emisiones de unos vehículos que están continuamente transitando por la ciudad.

Ahorro de combustible

Estos seis vehículos, que ya están funcionando en las calles de la ciudad, suponen un ahorro de combustible del 8,5% respecto a su predecesor y producen menos emisiones de gases y partículas. Las nuevas incorporaciones, junto a los 17 vehículos de gas que ya formaban parte de la flota, hacen que los vecinos de Alcalá de Henares disfruten de un servicio eficiente y sostenible.

Ibil e Irizar impulsan la segunda vida de las baterías de los eléctricos

Ibil e Irizar, empresas pioneras en soluciones para el desarrollo de la movilidad eléctrica, han firmado un convenio de colaboración gracias al cual se dotará de una segunda vida a las baterías de los autobuses eléctricos.

El convenio suscrito entre ambos, permitirá reutilizar las baterías que Irizar produce e instala en sus autobuses, para su utilización como elemento de almacenamiento de energía, así como la electrónica de potencia asociada a dicha aplicación, en las infraestructuras de recarga que Ibil está desarrollando y desplegando para, entre otros, las estaciones de servicio de Repsol.

Las baterías son la pieza fundamental de un vehículo eléctrico. De ellas dependen la autonomía, precio, velocidad de recarga y vida útil del vehículo. En el caso de los autobuses eléctricos urbanos, la vida útil de las baterías puede alcanzar hasta los 15 años, ya que son sometidas a cargas diarias y a elevadas potencias. Transcurrido ese tiempo, estos acumuladores deben ser sustituidos para que el vehículo mantenga la funcionalidad original. El fin de esa primera vida, sin embargo, no significa que una batería pierda toda su capacidad de carga, por lo que lejos de desecharla y en aras de avanzar en su compromiso medioambiental y de economía circular, se impone una reutilización sostenible en aplicaciones de almacenamiento estacionario para la estabilización de la demanda energética cuando se cargan vehículos eléctricos con niveles de potencia altos.

Puntos de carga

Irizar e Ibil tienen la solución a esta situación ya que las baterías de segunda vida se podrán instalar en los puntos de recarga de Ibil para almacenar la energía de manera que se pueda utilizar durante el doble de tiempo para lograr los siguientes objetivos: reducir la potencia necesaria de la red eléctrica,



la vida útil de una batería de autobús puede llegar a los 15 años.

reduciendo por tanto los costes de operación de la infraestructura, y a la vez posibilitar el despliegue de infraestructuras de recarga de gran potencia incluso en aquellos lugares en los que la conexión a la red eléctrica sea más compleja y

costosa. Adicionalmente, este tipo de infraestructuras de recarga con el respaldo del almacenamiento facilitan la integración de generación distribuida fotovoltaica en dicho sistema, para una generación local de la energía.



Premio Excelencia. El Grupo Irizar recibió el Premio a la Excelencia en la categoría de Empresa en la 2ª Edición de los Premios Radio San Sebastián. La gala de entrega de esta distinción ha tenido lugar esta misma tarde en el Palacio Kursaal de San Sebastián ante un nutrido número de invitados entre los que se encontraba el resto de premiados, el jurado, autoridades, personalidades y representantes de grandes empresas vascas. Los Premios Radio San Sebastián a la Excelencia, son los galardones que distinguen y reconocen públicamente a personas, empresas e instituciones guipuzcoanas que sobresalgan en su campo y sean referencias modélicas en su entorno. Esta distinción coincide con su 130 aniversario.

Un Touring H con motor MAN a Gran Turismo Araba

Gran Turismo Araba ha recibido un nuevo vehículo Touring H de Nobeus, carrozaro sobre chasis MAN N54 12250FOC con motor delantero Euro 6, equipado con 37 plazas con piel sintética, plataforma elevadora con máxima capacidad

de PMR, cristales oscuros, faros de led, usb en portaequipajes, suelo imitación madera, nevera, cortinas, letrero de ruta, pintura metalizada, butaca conductor con bracet en lado derecho, equipo radio-CD, DVD y cámara en bodega.



Indcar entrega un nuevo Wing para la empresa sevillana El Torero

La empresa de transporte de viajeros sevillana El Torero suma un nuevo Wing a su flota. Se trata de una compañía especializada en rutas turísticas y servicios transfer, con más de 50 años en uno de los mercados líderes para España. El Torero amplía así su gama de vehículos midi y mini con el nuevo y recién lanzado Indcar Wing. Carrozado sobre la nueva Iveco Daily, el vehículo tiene capacidad para 30 plazas. Tiene un nuevo motor de 210 CV, salpicadero más estilizado, cambio automático Hi-Matic de ocho velocidades, modo City para mejorar la conducción en ciudad y un nuevo freno de estacionamiento eléctrico.



FIAA 2020 celebrará una nueva edición con récord absoluto de participación

FIAA 2020 dispondrá por primera vez de tres pabellones, alcanzando los 49.000 metros cuadrados, convirtiéndose en la segunda feria europea del Sector.

FIAA 2020, la Feria Internacional del Autobús y el Autocar, regresa al calendario ferial tras tres años de su última convocatoria. La implicación de destacadas asociaciones internacionales y la respuesta empresarial que se está registrando anuncian una convocatoria récord en la trayectoria del Salón. De hecho, se prevé la participación de 300 marcas representadas y más de 170 expositores directos, de 17 países, y la asistencia de más de 12.000 visitantes profesionales, de 50 países, por lo que Ifema, organizadora del certamen, ha decidido ampliar un pabellón más, pasando así de los dos que tuvo en la anterior edición de 2017 a tres.

Con estos tres pabellones, FIAA alcanzará los 49.000 metros cuadrados de superficie expositiva, a los que hay que añadir otros 4.000 metros cuadrados exteriores para la prueba de vehículo, con lo que se convierte en la segunda Feria de Europa de este Sector. La Feria Internacional del Autobús y el Autocar supone un punto de encuentro bienal de la industria del autobús con las empresas de transporte de viajeros por carretera, donde los líderes del sector presentan sus innovaciones y nuevos modelos en un gran escaparate de una movilidad colectiva segura, ecológica y conectada.

La próxima edición de FIAA contará con la presencia de la mayor parte de los fabricantes europeos y carroceros de autobuses y autocares, así como con una nutrida participación de minibuses. Asimismo, también estarán presentes en esta cita un gran número de empresas de componentes, recambios y servicios para flotas.

Entre los expositores, provenientes de un total de 16 países de Europa (como Portugal, Francia, Alemania, Italia, Eslovenia, Polonia, Bélgica o Finlandia), también contarán con representación países de otros continentes como Turquía o China. Debido a la presencia de importantes marcas del Sector, FIAA 2020 ofrecerá una visión completa del mercado y de sus perspectivas a corto y medio plazo, donde los asistentes podrán acceder a una gran cantidad de información y experiencias, así como aprovechar el contacto personal y directo con el resto de actores del mercado.

Firmas participantes

Algunos de los nombres que integran la lista de los fabricantes de autobuses y carroceros son Irizar, Iveco Bus, Scania, Sunundegui, Man Truck & Bus, Castrosua, Volvo, Somauto, Indcar, Otakar, Integralia, Ferqui, Beulas, Carbus.net, Unvi, Anadolu Isuzu, Otomotiv, Kingo Long, Autocuby, Ayats, Solaris Bus, Hispacold, Suviauto, Kiel, CBM Ibérica...

Bilbao da la bienvenida a su nueva estación de autobuses intermodal

Ya es una realidad. El alcalde de Bilbao, Juan Mari Aburto, inauguró el pasado 27 de noviembre la nueva estación de autobuses soterrada, Bilbao Intermodal, acompañado de Asier Abanza, concejal de Obras y Planificación Urbana; de Alfonso Gil, concejal de Movilidad y Sostenibilidad; y de otros miembros de la Corporación municipal. El pasado 29 de noviembre fue el día de su puesta en marcha. Durante las dos jornadas anteriores, las personas que lo han deseado pudieron recorrer y familiarizarse con la nueva infraestructura, en los días de puertas abiertas que ha organizado el Consistorio.

En la inauguración, el Alcalde, Juan Mari Aburto, ha destacado que "intermodalidad, seguridad y modernidad son las claves de este gran proyecto de ciudad" y ha subrayado además el modelo de gestión empleado en su construcción. "Bilbao Intermodal se ha ejecutado sin que el Ayuntamiento desembolse un solo euro de sus arcas. Y ha sido así porque no queremos usar recursos públicos ni endeudarnos para no hipotecar el futuro de los bilbaínos y bilbaínas, ni tampoco la capacidad de inver-



sión del propio Ayuntamiento". Bilbao Intermodal ha comenzado su actividad con la llegada de los primeros autobuses este viernes, 29 de noviembre, sobre las 06:00 horas de la mañana, tras la clausura de la Termibus provisional y el traslado de todos los operadores y sus servicios a la nueva estación. La nueva infraestructura será clave en el futuro de la ciudad. Todo ello se complementará con el otro nodo de transporte intermodal de la Villa, el ferroviario, ubicado en Abando, que experimentará su propio salto cualitativo con la llegada del Tren de Alta Velocidad.

Infraestructura moderna

Se trata de una infraestructura segura, moderna, intuitiva y bien señalizada, en la que operarán 25 empresas de transporte, estatal e internacional y que ofrecerá servicio a más de 19.000 personas usuarias que, de media, pasarán por ella cada día (en esta cifra se contabilizan los pasajeros y pasajeras de las líneas de Bizkaibus, que traslada sus servicios a la nueva Bilbao Intermodal, y que absorbe el 50% de sus viajeros). En consecuencia, se calcula que más de siete millones de personas pasen al año por esta infraestructura.

Madrid supera a Barcelona en ranking de ciudades con un mejor transporte

Zúrich es la mejor ciudad europea para el transporte urbano, según el estudio realizado por Omio, la aplicación móvil de viajes y plataforma que permite a sus usuarios reservar viajes de larga distancia en tren, autobús o avión por todo el continente. Para comparar, Madrid obtiene el puesto 12, Barcelona el 13 y Valencia el 18. El estudio analizó las opciones de transporte urbano en los destinos más reservados en Omio y revela qué ciudades ofrecen la mejor movilidad al mejor precio. Los factores incluyen la distribución y precios de los billetes de transporte público, como los tranvías, autobuses, trenes y la disponibilidad y precios de las opciones de transporte de economía colaborativa, como los taxis, bicicletas, patinetes eléctricos y motocicletas.

La ciudad suiza de Zúrich lidera la lista gracias a su extensa red de opciones de transporte público que ofrece tranvías, trenes y autobuses que conectan toda la ciudad. Berlín domina el ámbito de los medios de transporte compartidos. La capital alemana alberga la mayor cantidad de opciones de transporte asequible y diverso. Los visitantes pueden elegir entre bicicletas, patinetes eléctricos y motocicletas para moverse por la metrópolis. Para los que viajen con un presupuesto ajustado, Varsovia y Praga son ideales, ya que sus billetes sencillos cuestan alrededor de un euro o menos. De las tres ciudades del Reino Unido, Mánchester obtuvo el mejor puesto, el 16, de-



bido a su gran número de líneas de tranvía, tren y autobús per cápita.

"A medida que las ciudades continúan creciendo y evolucionando, vemos la introducción de nuevas e innovadoras formas de movilidad urbana como algo positivo. Estas ayudan a la gente a moverse por las ciudades de manera más sencilla", dice Bertrand Etienne, director comercial de Omio. "En las ciudades más grandes y pobladas, todavía queda mucho por hacer, pero al menos hay opciones en muchos de estos destinos".

Otros datos de interés

Zúrich tiene el mayor número de tranvías per cápita, mientras que Londres tiene la red de tranvías más pequeña en proporción a su población. Oporto tiene la red de trenes de cercanías más densa y Marsella la menos densa. Mánchester tiene la red de autobuses más densa de todas las ciudades de la lista. Da las gracias al conductor,

sin excepción, todas las ciudades tienen un servicio de autobuses urbanos, lo que hace que el autobús sea el medio de transporte más popular en las ciudades europeas.

Un billete de transporte público mensual en la ciudad donde son más caros, Londres, es casi ocho veces mayor que en la ciudad con los billetes mensuales más baratos, Praga. Bratislava ofrece la mejor relación calidad-precio por un billete sencillo. En Zúrich, un billete para la misma distancia cuesta cuatro veces más. Los ciclistas pueden encontrar bicicletas compartidas para alquilar en todas las ciudades excepto en Roma, Oporto, Edimburgo y Bratislava. Berlín cuenta con el mayor número de opciones.

No hay patinetes eléctricos en un tercio de las ciudades, pero, solo en Oporto ya se pueden encontrar ocho servicios de patinetes distintos. Portugal es el destino ideal para los amantes del taxi, ya que Lisboa y Oporto tienen las mejores tarifas.



Red de autobuses de Barcelona avanza en la electrificación

El 21 de noviembre ha tenido lugar, en el stand de TMB en el Smart Mobility Congress, la presentación del proyecto de electrificación de la línea de autobuses H16 en vertientes de infraestructura, material móvil, tecnología y operación.

Han intervenido por parte de TMB la presidenta, Rosa Alarcón, y el consejero delegado, Gerardo Lertxundi, y por parte de Endesa la directora general en Cataluña, Isabel Buesa. La H16 (Pg. Zona Franca - Foro Campus Besòs) es una línea de altas prestaciones y alta demanda que será la primera en ser servida íntegramente con vehículos articulados 100% eléctricos que se cargan en ruta aprovechando las pausas de regulación en las terminales. Actualmente tiene asignados siete autobuses eléctricos articulados, que equivalen a cerca de un tercio del total de la

flota; está previsto que en 2020 circule con un 80% de coches de estas características y que el año 2021 el 100% de los vehículos (22) que dan servicio sean eléctricos.

El objetivo de TMB es continuar en este mismo periodo 2019-2021 con la electrificación de otras líneas importantes, tales como la vertical V13 y la horizontal H12, para lo cual, y de acuerdo con la Autoridad del transporte Metropolitano, se han planificado las inversiones correspondientes en material móvil e infraestructura. Rosa Alarcón destacó la "vocación innovadora y de servicio al ciudadano de TMB", y la ha relacionado con el "compromiso de mejora del transporte público", un compromiso necesario en el momento que se está pidiendo a los ciudadanos que hagan un cambio de hábitos hacia una movilidad más sostenible.



Castilla-La Mancha invertirá un 26% en Movilidad en 2020

El Gobierno de Castilla-La Mancha impulsa un presupuesto en la Consejería de Fomento centrado en el bienestar de las personas a través de la mejora de las infraestructuras y la promoción de las comunicaciones. Así lo ha destacado el consejero de Fomento, Nacho Hernando, que ha comparecido en la Comisión de Economía y Presupuestos de las Cortes regionales para informar del estado de ejecución y el proyecto de presupuestos de 2020 relativos a su área.

En lo que respecta al área de Transportes, Hernando ha recalado que este ámbito crece un 26%. "Este incremento refleja el objetivo que el presidente de Castilla-La Mancha expresó en su toma de posesión cuando abogó por la mejora de la política en materia de transporte y la implementación o mejora de las ayudas al transporte a jóvenes, mayores y personas con discapacidad", que para el año 2020 se duplican en su cuantía.

Una mejora de la que también se beneficiarán los usuarios del abono transporte de Madrid, ya

que el consejero ha anunciado la prórroga del convenio con la Comunidad de Madrid en el año 2020.

Asimismo, las líneas regulares de viajeros crecerán presupuestariamente casi un 50% y el mantenimiento de servicios de líneas regulares viajeros, es decir, las zonales, aumentarán en más de un 80%.

De esta manera, se destinarán 434.000 euros para la ejecución del contrato de la concesión de transporte zonal en la comarca Sur de Ciudad Real que beneficiará a más de 19.000 personas; 704.000 euros para la Serranía Alta-Alcarria Conquense con 15.585 personas beneficiarias; 325.000 euros para el transporte zonal de la Sierra Sur de Albacete, beneficiando con ello, a más de 22.000 personas; y la salida a información pública a lo largo del 2020 la Concesión Transporte Zonal Área central de Cuenca, Campo de Hellín, Sierra de San Vicente, Sierra Norte de Guadalajara Este; y Almadén-Alcudia, beneficiando así a 187.975 habitantes de la región.

Endesa y TMB instalan dos nuevos pantógrafos para recarga de autobús

Endesa X instalará dos nuevos equipos de recarga ultrarrápidos mediante pantógrafos, para los autobuses eléctricos de la línea H16 de Barcelona.

El objetivo es garantizar la carga de los 22 autobuses de TMB que actualmente circulan por esta línea metropolitana y dar un mejor servicio a los viajeros. Actualmente, la línea H16 ya está dotada de una estación de recarga eléctrica en cada uno de los extremos de la línea (Zona Franca-Cisell y UPC-Campus Diagonal Besòs), que fueron instalados también por Endesa hace tres años y que fueron pioneros en España y Europa. Con los dos nuevos pantógrafos, que se instalarán también al principio y final del recorrido de 12 kilómetros, se reforzará la infraestructura de recarga en consonancia con el incremento de oferta de esta línea, que ha pasado de tener 20 unidades estándar en 2014, cuando se puso en marcha con el recorrido actual, a los 22 articulados actuales.

La carga ultrarrápida por pantógrafo se lleva a cabo a partir de dos elementos: el cargador, un pilar de cinco metros de altura aproximadamente, similar a una farola, que



está instalado al inicio y final de la línea para aprovechar los tiempos de parada del autobús y no interferir en los horarios del recorrido; y el pantógrafo, una especie de brazo mecánico retráctil ubicado en el techo del autobús, que se despliega y se acopla al cargador para iniciar la carga. Los pantógrafos son sistemas ultrarrápidos (500 kW de potencia) que cargan el 80% de capacidad de la batería en un tiempo estimado de entre cinco y ocho minutos. Se trata de una cantidad de carga suficiente para emprender de nuevo el recorrido. Un recorrido completo necesita, entre un 40% y un 80% de la batería, en función de condiciones.

Por la noche, con los autobuses y aparcados en cocheras, los vehículos recuperan el 100% de las baterías en unas tres o cuatro horas, y están a pleno rendimiento para comenzar la jornada al día siguiente. Para ello, Endesa instaló en las cocheras de TMB siete puntos de carga rápida (50kW) que complementan la carga de los autobuses aprovechando el horario nocturno. La línea de autobuses metropolitanos H16 une el Fórum de Barcelona con la Zona Franca, trazando una línea paralela al mar que pasa por Poblenou, la Villa Olímpica, la Plaza de Cataluña y la Plaza de España, de unos 12 kilómetros de longitud.

Guaguas Municipales incorpora 57 vehículos de distinta tipología

Esta nueva incorporación de vehículos supondrá, en la práctica, la modernización de una proporción importante de la flota de la compañía, que actualmente alcanza la cifra de 256 unidades, que prestan servicio continuado los 365 días y noches del año, con una media en días laborables de 193 expediciones por la mañana y otras tantas por la tarde.

Con la finalidad de optimizar las propuestas de los licitadores, ha dividido la adquisición de los 57 nuevos vehículos en cuatro bloques: ocho guaguas de 10 metros; 10 vehículos de tecnología híbrida de 12 metros; 24 unidades de 12 metros y 15 articuladas de 18 metros.

En línea con los nuevos tiempos del transporte de viajeros y la apuesta decidida por la implementación de sistemas de propulsión más limpios y sostenibles, Guaguas Municipales ha optado por la incorporación de 10 nuevos vehículos de tecnología híbrida, de 12 metros de longitud, que se sumarán a las tres unidades híbridas actuales, que fueron adquiridas en el verano del año pasado, además de la guagua 100% eléctrica, que se encuentra en periodo de pruebas desde mayo.

La compañía municipal de transporte, tras analizar las necesidades, se ha propuesto reforzar con 15 nuevas guaguas articuladas aquellas rutas con mayor densidad



de usuarios y que dan servicio, principalmente, a la zona alta de la capital grancanaria, tales como las líneas 21/24, 33, principal servicio de Ciudad Alta; o la 91, ruta de conexión para Tamaraceite.

Líneas renovadas

Otras líneas en las que los nuevos vehículos articulados darán servicio serán la 26 (Santa Catalina-Campus Universitario), con una creciente demanda por parte de la comunidad universitaria; la Línea 12 o la Línea 17, que vertebran tres de las principales áreas comerciales de la ciudad: Triana, Mesa y López y El Rincón. Los vehículos articulados, de 18 metros de longitud y capacidad para más de 130 viajeros, suponen una mejora sustancial para los itinerarios troncales que precisan una elevada oferta.

De la misma manera, la empresa pública ha previsto en este paquete inversor la adquisición de ocho nuevos vehículos de 10 metros, que se destinarán de manera prioritaria a los servicios dirigidos a los barrios de la capital, servicios de mediana ocupación de viajeros que circulan por vías estrechas y zonas de mayor dificultad en la accesibilidad de las guaguas, al objeto de consolidar la fiabilidad y eficiencia de la actual red de transporte canario.

Otras 24 guaguas de 12 metros, a las que se sumarán los 10 vehículos híbridos, también de 12 metros de longitud y capacidad para 90 viajeros, irán destinadas a cubrir el grueso de la oferta de servicio de Guaguas Municipales, donde se incluyen 48 líneas comerciales, tres de ellas en horario nocturno.



Facilidad de pago EMT. La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) pone en marcha la segunda fase de implantación del sistema de pago con tarjeta y a través de dispositivos móviles, a bordo de la totalidad de su servicio de autobuses. Estará disponible en toda la flota (2.075 autobuses) y en toda la red de líneas (213) de la compañía municipal. A partir de ahora, los usuarios que quieran adquirir un billete sencillo a bordo del autobús no necesitarán nada más que una tarjeta American Express, Mastercard o Visa, física o virtualizada en un dispositivo móvil, para acceder al vehículo.



Titsa instala máquinas de venta y recarga de tarjetas Ten+ para los pasajeros

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, ha instalado máquinas de venta, recarga y consulta del saldo de la tarjeta Ten+ en los intercambiadores de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, así como en las estaciones de Costa Adeje y de Puerto de la Cruz. Con los nuevos aparatos, los clientes podrán realizar cualquier gestión o consulta con su tarjeta Ten+ de manera autónoma, evitando colas.

"Con ellos mejoramos la atención al usuario y ampliamos los mecanismos que tienen a su alcance para recargar la tarjeta", señala la directora de Comunicación y Marketing de Titsa, Cristina Rosales, que aclara que las nuevas máquinas suponen un complemento al servicio que se seguirá ofreciendo tanto a través de la web como de los puntos de venta tradicionales. En total, la compañía instalará

ocho puntos de compra, recarga y consulta de saldo, repartidos por toda la isla, ya que en los próximos meses se colocarán más máquinas en las paradas preferentes de Los Cristianos y San Isidro, así como en los dos aeropuertos de Tenerife.

Empresa certificada

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, se convierte en la segunda empresa a nivel nacional de transportes por carretera y primera de Canarias en lograr la certificación ISO 45001:2018 de su Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo por la entidad de referencia nacional Aenor.

El gerente de Titsa, Jacobo Kalitovics, destaca que, de esta forma, "la compañía demuestra su apuesta por la mejora continua y la seguridad y salud de sus trabajadores".

La Xunta adjudica 82 contratos de transporte para la próxima década

La Xunta de Galicia ha adjudicado los primeros 82 nuevos contratos del transporte público que operarán en Galicia en la próxima década, por un importe de 472 millones de fondos públicos.

Los contratos adjudicados contemplan un total de 1.533 líneas de autobús, con 14.240 paradas, de las que 1.180 líneas cuentan con servicios de transporte compartido entre escolares y usuarios generales. Además, unas 910 rutas disponen de servicios bajo demanda. Estos contratos suponen la disposición de 828 conductores y 651 acompañantes en los servicios de autobús compartido.

Los nuevos servicios se corresponden prácticamente con toda la provincia de Orense (27 de los 98 contratos); gran parte de la provincia de Lugo (26 contratos), aproximadamente la mitad de la de Pontevedra (27 contratos) y determinadas zonas de la de A Coruña (14 contratos).

Estos nuevos contratos, está previsto que comiencen a funcionar a partir de enero del 2020. La Xunta prevé adjudicar en los próximos días otros tres contratos relativos a los términos municipales de Mondariz y Oeste del de Covelo y Pontearreas.

Además, antes de que finalice el



año, la Xunta prevé licitar los restantes contratos de transporte, con el objetivo de que en el año 2020 esté culminada la renovación integral del transporte público en Galicia.

La Xunta avanza así en el cumplimiento de lo establecido en la normativa europea, garantizando que Galicia siga teniendo transporte público tras el vencimiento de las concesiones y consiguiendo la renovación total del mapa de servicios de autobús interurbano de la comunidad.

El nuevo plan permitirá que el 97% de la población esté a menos de 200 metros de una parada de autobús y que los usuarios de toda Galicia se beneficiarán de las ventajas del transporte metropolitano y la tarjeta Xente Nova. Para esto, se duplicarán

ampliamente los servicios existentes hace tres años, pues con los nuevos contratos los gallegos dispondrán de cerca de 61 millones de km de servicios de autobús cada año.

Trabajo de campo

El Plan de Transporte Público de Galicia está basado en la participación y en el trabajo de campo, ya que para el diseño de las rutas se estudió en profundidad el territorio con el fin de conocer los actuales servicios de autobús y las nuevas necesidades de la población. Además, se consultó a los usuarios, se recogieron datos en los principales centros de demanda, como zonas empresariales, centros de salud o centros educativos y se realizaron encuestas y entrevistas en todos los Ayuntamientos.



Urbanos de Lugo presenta sus dos nuevos vehículos Citaro K

Urbanos de Lugo y el Ayuntamiento de Lugo han presentado los nuevos vehículos de su flota. Se trata de dos autobuses Mercedes-Benz Citaro K que desde ya se encuentran circulando por las calles de la ciudad. En la presentación, la directora de marketing de Monbus, Alba López, hizo hincapié en la apuesta por la movilidad urbana y la conservación del medio ambiente que Urbanos de Lugo hace con la renovación de la flota. Todo para que los viajeros puedan disfrutar de un medio de transporte eficiente, económico y descongestionante para el tráfico de la ciudad, que cada vez se reduce más.

Por su parte, el teniente de alcalde y responsable del Área de Movilidad e Infraestructuras Urbanas del Ayuntamiento de Lugo, Rubén Arroxo, tomó también la palabra para poner en valor la incorporación de los nuevos vehículos al servicio de transporte urbano de la ciudad.

Los nuevos vehículos llevan incorporadas numerosas funcionalidades que servirán para ofrecer un mejor servicio a los usuarios y son más respetuosos con el medio ambiente, ya que reducen sus emisiones de gases en un 75,3% y la emisión de partículas un 85,3%, en referencia a lo exigido por la norma Euro 6.



Hasta 94.000 extremeños se benefician de la SATE

Ya son 94.481 los extremeños que han adquirido la Tarjeta de Transporte Subvencionado, conocida como SATE, que ofrece descuentos de la mitad de precio como mínimo en el servicio de autobús. En Extremadura, ha subido un 11,1% el número de beneficiarios respecto a octubre del año pasado, 10.522 personas más, y un 29% si se compara con el mismo mes de 2017, con 27.747 beneficiarios más. De los 94.481 extremeños, la mayoría son personas con más de 60 años (67.985) y jóvenes (22.095).

Un millón para la Junta

Durante el primer semestre de 2019 se realizaron 378.392 viajes con la tarjeta SATE, que supusieron un desembolso económico de algo más de un millón de euros a la Junta.

Los beneficiarios son mayores de 60 años, personas con pensiones de incapacidad o invalidez, jóvenes

titulares del Carné Joven Europeo, familias numerosas o parados mayores de 45 años sin subsidio ni renta agraria, así como personas que residan en municipios que no superen los 500 habitantes. Todos estos colectivos tienen un descuento del 50% del coste del billete mientras que las víctimas de violencia de género cuentan con una exención del 100%.

Además de los anteriores requisitos, los beneficiarios deben tener su domicilio habitual en Extremadura y hallarse al corriente de sus obligaciones con la Agencia Tributaria, Seguridad Social y Hacienda.

La tarjeta SATE financia la movilidad de las personas beneficiarias a través de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera en aquellos desplazamientos que tengan su origen en de Extremadura. El objetivo es garantizar una movilidad sostenible.

Málaga presenta cinco megabus de 18,75 metros para el transporte en la ciudad

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acompañado por el concejal de Movilidad, José del Río, ha presentado cinco nuevos megabus que en breve comenzarán a circular por la ciudad. De esta forma, el Ayuntamiento continúa el proceso de renovación de la flota de la EMT de Málaga iniciado el pasado año. En los últimos tres años se han incorporado un total de 58 autobuses nuevos de las siguientes características: 15 autobuses articulados de 18 metros, 15 autobuses estándar de 12 metros, cuatro autobuses de 10 metros, tres de siete metros, 11 autobuses eléctrico-híbridos y 10 megabus articulados de 18,75 metros.

Estas unidades de la marca MAN, con carrocería de la empresa española Castrosua, son un 5% más grandes que la medida estándar utilizada en la fabricación de autobuses articulados. El vehículo mide 18,75 metros, casi un metro más de lo que miden normalmente los autobuses articulados, lo que contribuye a mejorar el espacio interior destinando a los viajeros. Cada uno de ellos permitirá el viaje de más de 150 pasajeros, contribuyendo a mejorar la comodidad y capacidad de las líneas 3, 11 y 15, a las que serán asignados.

La mayor longitud permite incrementar el espacio dedicado a las plazas para personas con movilidad reducida. Con ello, estos



vehículos se adelantan a futuras normativas, al tener previsto un espacio de 1.450 mm, superior a los 1.300 mm exigidos en el RD 1544/2007 de accesibilidad. Con respecto a los asientos reservados para personas de movilidad reducida (rojos), los vehículos cuentan con un total cinco asientos. Igualmente, cuentan con una fila más de asientos.

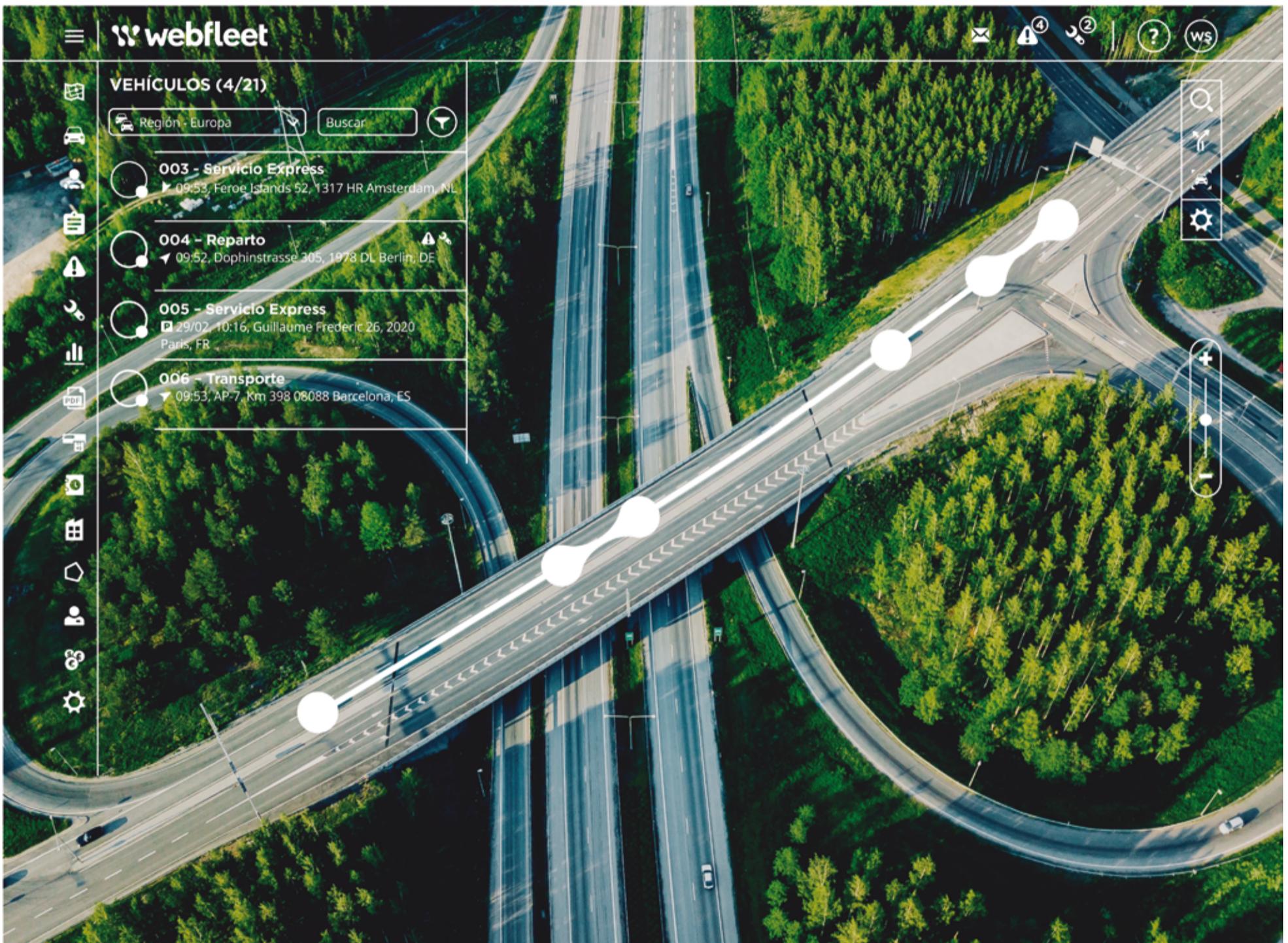
Los nuevos autobuses cuentan con un gran panel frontal en color para indicar el número de línea. De esta forma, además de identificar las líneas por el número, también es posible identificarlas por el color o combinación de colores asociado a la misma. En el techo cuentan con placas fotovoltaicas, al igual que el resto de la flota. Mediante esta tecnología se aporta energía a las baterías incluso cuando los vehículos se encuentran apagados, compensando el gasto fijo de energía que suponen los elementos embarcados.

Seguridad a bordo

Todos los megabus cuentan con desfibriladores, que incrementa considerablemente el espacio cardioprotectado, ya que su asignación a las macrolíneas que recorren Málaga de punta a punta permite ampliar la zona que cuenta con un desfibrilador cerca. Málaga fue la primera ciudad en contar con dos líneas con autobuses eléctrico-híbridos, también fue la primera en contar con dos líneas (C1 y C2) equipadas en su totalidad de desfibriladores y en la actualidad cuenta con 30 autobuses dotados de desfibrilador y más de 150 personas formadas en su manejo. En cuanto al interior, la iluminación se realiza con tecnología LED, mucho más respetuosa con el medio ambiente por su bajo consumo. También disponen de puertos USB para recargar los dispositivos móviles durante el desplazamiento en el autobús.

De generar datos a impulsar el rendimiento de su negocio

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



Desde nuestro lanzamiento hace 20 años, hemos crecido hasta convertirnos en un líder global en telemática, ayudando a más de 50.000 empresas a gestionar sus vehículos y maximizar la productividad. Tras haber sido adquiridos recientemente por Bridgestone, ahora cambiamos nuestro nombre: de TomTom Telematics a Webfleet Solutions. Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: innovar en la gestión de flotas y construir el futuro de las soluciones de movilidad.

Let's drive business. Further.



Dbus y estudiantes de Deusto trabajan estrategias de marketing

Dbus y estudiantes de MUMA, el Máster Universitario en Marketing Avanzado de Deusto Business School, han trabajado conjuntamente estrategias de marketing relacional que permitan mejorar la experiencia de las personas usuarias de los servicios de autobús de San Sebastián. Este trabajo conjunto se inició el pasado septiembre, a iniciativa de la profesora del Máster, Alazne Mujika Alberdi, y durante estos últimos meses los/as estudiantes del máster han realizado un diagnóstico de la situación, al que han planteado una propuesta de mejora.

Partiendo de la premisa de que Dbus está compuesto por "personas que llevan y que trabajan con personas", uno de los puntos a analizar han sido las relaciones humanas que se establecen en el autobús. El reto planteado a los y las estudiantes, por tanto, era la humanización de las relaciones, a todos los niveles, haciendo

especial hincapié en la relación conductor/a-usuario/a. Se trata de un aspecto fundamental para mejorar la experiencia de los usuarios y usuarias y que Dbus viene trabajando desde hace años, tanto con formación específica para el personal de conducción como con campañas dirigidas a los/as viajeros/as.

Contra la Violencia

Un año más, Dbus se ha sumado al Día Internacional Contra la Violencia hacia las Mujeres, que se celebró el pasado lunes 25 de noviembre. Con este gesto, dbus quiere mostrar su rechazo a todos aquellos actos de agresión y comportamientos que denigren u ofendan a las mujeres, y aportar su grano de arena en la lucha por la igualdad de género. Por ello, el lunes todos los autobuses de Dbus portaron el punto lila, como símbolo de este rechazo, en el Día Internacional Contra la Violencia hacia las Mujeres.



GMV renueva el máximo nivel de madurez CMMI

GMV ha renovado el nivel de madurez 5 de acuerdo al modelo CMMI® (Capability Maturity Model Integration), el modelo de mejora de la capacidad de los procesos más usado en el mundo. Se trata de un nuevo hito que convierte a GMV en la primera empresa europea que renueva el nivel 5 de madurez de acuerdo a la versión Development 2.0 del nuevo modelo CMMI, que fue lanzada a mediados de 2018 y que refleja las necesidades cambiantes del negocio.

"Estamos muy orgullosos de que las actividades de Transporte y Automoción hayan sido evaluadas con éxito según el nivel 5 de madurez CMMI®, quedando patente nuestro compromiso por la calidad en los procesos de trabajo y la importancia de ésta para

ser competitivos a nivel nacional e internacional", ha declarado el director general de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, Miguel Ángel Martínez.

En las renovaciones de 2010, 2013 y 2016 la evolución incluía el Sistema de Gestión de Calidad de GMV Aerospace and Defence, la filial de USA y su extensión a las actividades de GMV en Portugal y Polonia en los sectores Espacial, Defensa y Seguridad. En esta ocasión la evaluación se ha hecho extensiva al Sistema de Gestión de Calidad de la filial GMV Sistemas, que incluye todas las actividades de GMV en el sector de Sistemas Inteligentes de Transporte y Automoción. El nivel 5 de CMMI® aporta una serie de beneficios, tanto para GMV como para sus clientes.

Los neumáticos de Goodyear para autobús cumplen la exigente legislación de invierno

Para las muchas flotas que operan en toda Europa, los neumáticos diseñados para condiciones de invierno tienen grandes beneficios en términos de movilidad asegurando la tracción y, por lo tanto, evitan bloqueos en las carreteras. Cuando llega el invierno, tener los neumáticos erróneos en un vehículo de uso comercial puede traducirse en retrasos, multas o incluso peor. Las condiciones climáticas cambiantes y las regulaciones de neumáticos de invierno cada vez más estrictas hacen que la elección correcta de los neumáticos sea aún más esencial, para que los vehículos circulen en cualquier situación.

"El tiempo de actividad es crítico para las flotas, sin embargo, cuando viajan por Europa, los conductores tienen que lidiar con distintas condiciones climáticas. Especialmente en invierno, los neumáticos cobran mayor importancia ya que los camiones y autobuses tienen que seguir circulando en carreteras nevadas. Por lo tanto, todos los autobuses calzados con Goodyear, así como los vehículos con ejes direccionales y de tracción, en operaciones regionales y de larga distancia, así como algunos neumáticos seleccionados para camiones con remolque, cumplen con los estrictos criterios de rendimiento en nieve para llevar el marcaje 3PMSF. Esto significa que se pueden usar durante todo el



año y están listos cuando llegue el invierno", dijo Maciej Szymanski, Director de Marketing de Comercial de Goodyear en Europa.

Cada vez un mayor número de autoridades locales exigen el uso obligatorio de neumáticos con marcaje 3PMSF en vehículos industriales para mejorar aún más la seguridad vial y la movilidad general durante el invierno. En 2012, una regulación de la UE introdujo el símbolo Three Peak Mountain Snowflake (3PMSF) como prueba de que un neumático había pasado ciertas pruebas relacionadas con el rendimiento en carreteras con nieve. Los neumáticos que llevan el marcaje 3PMSF proporcionan una mayor tracción en comparación con un neumático de referencia estándar.

Dado que el eje de tracción es la clave para la tracción de un vehículo industrial, el marcaje 3PMSF en los

neumáticos del eje de tracción es de gran importancia. Esta recomendación es válida especialmente para el eje de tracción único en vehículos comerciales de más de 44 toneladas.

Hoy en día, un número cada vez mayor de autoridades locales considera que los neumáticos Three Peak Mountain Snowflake (3PMSF) deben ser obligatorios para el transporte pesado, ya que estos neumáticos proporcionan un rendimiento significativamente mejor en condiciones de nieve en invierno. Antes, el único distintivo que permitía identificar un neumático que estaba diseñado para condiciones más duras era la marca M + S o M&S para 'Barro y nieve' ('Mud & Snow' por sus siglas en inglés). Sin embargo, esto indica que solo el dibujo de la banda de rodadura está diseñado para esas condiciones y no hay requisitos relacionados con el rendimiento real.

Estos datos se corresponden con el cierre del tercer trimestre del año 2019

Los Consorcios andaluces superan los 54 millones de viajeros en conjunto

La red de Consorcios de transporte de Andalucía ha superado, al cierre del tercer trimestre los 54 millones de viajeros, cerca de tres millones más que en los primeros nueve meses de 2018, con un crecimiento de la demanda del 5,77%. De ellos, 16,5 millones han utilizado este sistema de transporte entre los meses de julio y septiembre, es decir, 544.602 más que en el tercer trimestre de 2018.

El aumento de usuarios se ha producido en los nueve consorcios andaluces que gestiona la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Destacan los incrementos porcentuales producidos en Córdoba, con un 18,14% de usuarios en todos los modos de transportes, incluyendo los urbanos, al haber alcanzado los 1.139.082 viajeros en nueve meses.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada es el segundo que más crece en términos porcentuales, con un 12,39% más y un número de usuarios que se eleva a 11.647.748 usuarios, es decir, 1,2 millones más que en mismo periodo de 2018. Ese repunte en 2019 lo mantiene como segundo ente con más volumen de



pasajeros, sólo superado por Sevilla, que acumula más de 20 millones al cierre del septiembre tras anotarse un crecimiento del 3,96%.

El Consorcio de Málaga experimenta por su parte un aumento del 3,47%, con un acumulado de más de diez millones de viajeros. Mientras, el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz rebasó en septiembre los cuatro millones de viajes, con un incremento del 2,32%. Dentro de estos números, destaca la evolución positiva que ha experimentado el servicio de catamarán, con un total de 468.493 viajeros y un aumento del 4,27%.

El resto de consorcios también experimentan subidas. Almería suma 2,7 millones de usuarios, con un 4,29% más y Huelva contabiliza

1,9 millones de viajes (+2,67%); mientras Jaén capta un 5,64% más de demanda y alcanza los 844.795 pasajeros. Por último, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar sigue creciendo por encima del 7% con más de un millón de viajeros.

El uso de los autobuses interurbanos también sigue al alza con 30,5 millones de viajeros y un crecimiento del 2,48% con respecto a los primeros nueve meses de 2018. La mayoría de los consorcios han mantenido su tendencia al alza, especialmente los consorcios de Sevilla, que se ha anotado un aumento del 5,58% y más de 7,7 millones de usuarios; y Jaén, con un 5,83% más hasta alcanzar los 814.825 viajeros.

Fomento ha explicado los pormenores de sus labores de inspección para el año que viene al Comité Nacional

El Plan de Inspección 2020 redundará en el control sobre la presunta economía colaborativa

El pasado día 22 se procedió, en la sede del Ministerio de Fomento, a la presentación a las asociaciones nacionales de transportistas del Plan

Nacional de Inspección para el sector del transporte por carretera para el año 2020. Dicha presentación correspondió a la subdirectora general de Inspección

de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Alicia Rubio, acompañada de los responsables de inspección de Cataluña, Madrid y Aragón.

Este Plan se realiza anualmente de forma coordinada con todas las Administraciones competentes, a fin de aumentar la eficacia de la inspección, tal y como exige la normativa sectorial. Los objetivos del Plan para 2020 son, entre otros, el cumplimiento de las condiciones que han de seguirse en el ejercicio de la profesión, el control del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, el de conductores de terceros países, así como el control del posible fraude del consumo colaborativo.

Concretamente, se quiere controlar la realización de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización, las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad, la cualificación inicial y formación continua de los conductores, así como el cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros y del transporte escolar y de menores.

La actividad inspectora del Plan se dirigirá a las empresas, previéndose controles en dependencias, así como en paradas y en carretera, por las fuerzas de vigilancia del transporte en carretera, al igual que actuaciones de empresas que se ofertan *on-line*, realizando una actividad empresarial encubierta bajo una forma de economía colaborativa.

Al igual que en el Plan realizado el pasado año, este año se con-



templa la utilización de nuevas tecnologías con el uso de tablets en control en carretera, la implantación del procedimiento de inspección y el sancionador por vía telemática, la implantación del pago con tarjeta en controles en carretera, las relaciones telemáticas entre Administraciones Públicas, o el sistema de control biométrico en cursos CAP, entre otras aplicaciones.

Valoración

Confebus ha valorado positiva-

mente el Plan de Inspección de Transporte por Carretera para 2020 y ha agradecido tanto al Ministerio de Fomento como a las Comunidades Autónomas el trabajo realizado en materia de inspección y control. No obstante, y entre otras demandas, la Confederación ha solicitado "un mayor esfuerzo de inspección para aquellos servicios encubiertos bajo la economía colaborativa que realizan competencia desleal, intensificar las inspecciones tanto en rutas como en las estaciones y lu-

gares de mayor concentración de demanda, y aumentar el control de los servicios internacionales, tanto en lo que refiere a los documentos de control como a los tiempos de conducción y descanso".

Mercancías

Por lo que respecta al segmento de mercancías, el Plan continuará durante 2020 la inspección de transportes por carretera de las empresas de transporte extranjeras que operan en España, en especial de las empresas deslocalizadas que

operan en España (coloquialmente denominadas 'empresas buzón'), que se lleva a cabo tanto en carretera (controlando vehículos pesados y ligeros) como a las empresas cargadoras, comprobando el cumplimiento de la normativa social y el cabotaje. Sin embargo, la actual regulación normativa limita las posibilidades de control a esas empresas, por lo que desde la Inspección de Transportes se confía en la próxima aprobación del Paquete legislativo europeo de movilidad, que permitirá un control más exhaustivo y eficiente hacia las empresas extranjeras deslocalizadas que operan en España.

Otras actuaciones de control incluidas en el Plan que se van a llevar a cabo el próximo año son las siguientes:

— Se continuará la inspección de las operaciones que tengan su origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las plataformas logísticas y las zonas de carga de los puertos marítimos, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías.

— Se continuará el control sobre las áreas de negocio de economía colaborativa *on-line*, en especial en lo referido a plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, intermedian habitualmente sin estar autorizadas.

Gases renovables: una solución real para la movilidad

El gas natural, el biometano y el hidrógeno son tres vectores energéticos imprescindibles para alcanzar los objetivos de movilidad sostenible, aunque cada uno en su momento oportuno de desarrollo.

Este fue el principal punto en el que coincidió el panel de expertos reunidos hace unos días en la jornada 'G-Mobility: Soluciones con gas, biometano e hidrógeno para una movilidad sostenible', organizada por el IE Center for Transport Economics & Infrastructure Management de IE University, Enagás y Gasnam, y en la que también participaron representantes de Renfe, Alstom, Toyota, Acciona, Seat y de la start-up Gas2Move.

"La concienciación social sobre la importancia de impulsar la movilidad sostenible es un auténtico acelerador de la investigación y la innovación en fuentes alternativas a las energías tradicionales. Ello

es particularmente cierto en el caso del hidrógeno, que va a jugar un papel importante en el futuro. También hay que tener en cuenta la función que tiene que desempeñar el gas natural en el largo recorrido y en medios de transporte de gran tonelaje donde, hoy por hoy, ofrece ventajas competitivas que no pueden dejar de considerarse", ha señalado en la presentación de la jornada Julio Gómez-Pomar, presidente del IE Center for Transport Economics & Infrastructure Management.

En su intervención, el consejero delegado de Enagás, Marcelino Oreja, ha destacado el papel del gas natural para descarbonizar la movilidad: "Es fundamental en el transporte, especialmente el pesado por mar y tierra, como vía para mejorar la calidad del aire", ya que "reduce cerca del 100% las emisiones de óxidos de azufre (SOx),

entre el 80 y el 90% las de óxidos de nitrógeno (NOx) y entre el 20 y el 30% las de CO2, respecto a los combustibles tradicionales". En el medio y largo plazo, ha destacado también que "los gases renovables como el biometano y el hidrógeno serán una solución real para la movilidad".

Eugenia Sillero, secretaria general de la asociación Gasnam, que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad en la Península Ibérica, ha destacado que "hay muchas incertidumbres sobre cómo será el transporte descarbonizado en el futuro", si bien detalló que "cada vez está más admitido que el gas verde o bajo en carbono y el hidrógeno serán una parte esencial del mix energético, especialmente en aquellos sectores de difícil electrificación como son el transporte pesado y el transporte marítimo".



Nissan se propone abordar los retos de movilidad en el futuro con 'liderazgo e ilusión', según palabras de Marco Toro

El V Foro Nissan reclama una coordinación legislativa para afrontar 'la emergencia climática'

La quinta edición del Foro Nissan tuvo lugar en Madrid el pasado 7 de noviembre, congregando durante toda la mañana debates e intervenciones de los principales agentes que tienen responsabilidad sobre la mo-

vilidad. 'Armonizando la ciudad' fue el lema elegido para un foro en el que electrificación, conectividad y vehículo autónomo fueron los ejes principales, y que dejó constancia de la necesidad de que se produzca

una coordinación entre Administraciones, que las ayudas sean eficientes, que se acabe con los falsos mitos en relación con la propulsión eléctrica y que se mejore la infraestructura de recarga.

En palabras de Marco Toro, CEO de Nissan Iberia, la electrificación, la conectividad y el vehículo autónomo podrían llegar a significar "un 15% del PIB español en el año 2030, es decir, más de 190.000 millones de euros", si somos capaces de aprovechar las oportunidades que ofrecen.

El secretario de Estado de Energía del Ministerio de Transición Ecológica, José Domínguez Abascal, inauguró la jornada reconociendo que "el cambio climático es un problema que debemos solucionar reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero". El Transporte es responsable del 27% de dichas emisiones, cifra que, junto con la generación eléctrica y la industria, se eleva hasta el 70%. "Pero disponemos de soluciones de movilidad, de transporte y de producción de energía, y el vehículo eléctrico nos permitirá descarbonizar el sistema", añadiendo que "ya son competitivos en precio (no en el de compra) a lo largo de su vida útil". Domínguez prevé "un futuro prometedor, que eclosionará en cualquier momento", espera reducir en 15 puntos (del 74 al 59%) la importación nacional de energía para el año que viene, y calcula que para 2030 tendremos circulando cinco millones de vehículos eléctricos.

A continuación, Marco Toro repasó la actualidad de la compañía al respecto de la movilidad,

recordando que "nuestro plan se diseñó en 2015, por lo que hemos detectado diversas carencias en el sistema en su conjunto", como la falta de un plan estable y uniforme de ayudas ("el 50% de los fondos aún está disponible"), que no existen incentivos al uso y que "estamos a la cola de Europa en cuanto a puntos de recarga cada 100 km".

'El Ahora es eléctrico'

En este sentido, Nissan propone el plan 'El Ahora es eléctrico', con el que aporta soluciones y ayudas a la difusión del vehículo eléctrico, tanto en el momento de la compra como en las facilidades para la infraestructura, además de descuentos en el suministro de energía. Toro recordó que la e-NV200 está en cifras récord de ventas, aunque "la cuota actual de 1,3% que ostenta el vehículo eléctrico e híbrido en Europa debe subir al 4% en 2020", cifrando el objetivo de vehículos eléctricos de Nissan en "llegar a un 42% de nuestras ventas totales en Europa para 2022". Eso se conseguiría, a su juicio, articulando las necesarias ayudas, con un IVA reducido para el eléctrico, desmintiendo los falsos mitos, aumentando el número de puntos de carga y mejorando la comunicación. También anunció la llegada del modelo e-Power, "que incorpora un pequeño motor de gasolina para alimentar



Panorámica del V Foro Nissan, celebrado en La Nave, de Madrid.

al eléctrico, por lo que no requiere enchufarlo".

Para el dirigente de Nissan, "España tiene una oportunidad enorme con el proceso de electrificación, conectividad y conducción autónoma, que debemos afrontar con liderazgo, cooperación e ilusión".

Mesa redonda

A continuación se celebró una mesa redonda con expertos en la

que tomaron parte Agustín Alarcón, director de Smart Mobility de Telefónica; Joan Groizard, director general del IDAE; David Gracia, director de Smart Solutions y Marketing Global de Iberdrola; y Alfonso Arroyo, director general de Energía de la Junta de Castilla y León.

Durante el debate abierto quedó claro que es necesario ampliar la red de puntos de recarga (Iberdrola ya dispone de 425 puntos

y tiene firmados otros 2.000 con distintos socios que están en fase de construcción), mejorar la percepción que tiene el usuario sobre el vehículo eléctrico mediante una mejor comunicación que elimine el desconocimiento actual, impulsar la conectividad, que las ayudas funcionen mejor (como las directas no están dando resultado, Arroyo dejó la propuesta de que sean por la vía de un IVA reducido o bonificaciones en el IRPF) y apuntando que el 5G será disruptivo para la automoción y que está a la vuelta de la esquina.

El director castellanoleonés entiende que las infraestructuras de alta capacidad son una solución, pues "con apenas 28 tendríamos cubierto todo el territorio de nuestra región, situando una cada 100 km".

Por su parte, Alarcón resaltó que "la conectividad es esencial, no solo entre vehículos, sino de éstos con la vía y su entorno. Además, Telefónica ofrece asesoría a aquellas empresas que apuesten por la electrificación, indicándoles incluso el porcentaje de su flota que deben cambiar para ser más rentables".

También Groizard quiso destacar que "las soluciones de movilidad se deben complementar con el hecho de que los ciudadanos sean más activos en cuestiones energéticas, aportando energía a la red (algo que ya es posible en otros países y en los vehículos Nissan, que cuentan con carga bidireccional) y con objetivos de uso de energías renovables".



Marco Toro, el anfitrión (a la izquierda); y José Domínguez, secretario de Estado de Energía (sobre estas líneas).

Políticos, representantes de la industria, proveedores de energía y expertos en tecnología coinciden en estrechar lazos

La colaboración público-privada es la única vía para impulsar la evolución del eléctrico

La segunda mesa redonda, con enfoque claramente político, contó con representantes de PSOE, PP, Ciudadanos, Unidas Podemos y Más País, evidenciando que los discursos están muy cercanos (a pesar de que apenas faltaban tres días para las Elecciones Generales) y que existe consenso en la necesidad de coordinación entre Administraciones y en un Pacto de Estado por la movilidad que permita diseñar políticas y estrategias a medio y largo plazo.

Carlos Carretero, concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Alcorcón y representante de Unidas Podemos, puso el acento en el hecho de que "ya no estamos en un proceso de cambio climático, sino de emergencia climática. Por eso es necesario abordarla desde la colaboración y la cooperación".

Esther Gómez, portavoz adjunta en la Comisión de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, y representante de Más País, apuntó que "esa colaboración entre Administraciones debe extenderse al ámbito privado, ya que se impone una transición energética urgente y con justicia social, pensando en la movilidad urbana pero también en la rural".

Roberto Hernández, diputado y portavoz de la Comisión Mixta de la UE, recalcó que "Ciudadanos apuesta por un plan integral con diferentes criterios, así como por una estrategia nacional para descarbonizar el Transporte que tenga en cuenta el coste de la energía".

En esa misma línea, Diego Sanjuanbenito, portavoz de la Comisión de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Movilidad del PP, expuso que su partido persigue "planes coherentes y progresivos, que permitan la electrificación de la mano de una política energética acorde".

Y Daniel Viondi, secretario del Área de Desarrollo Global de Ciudades y Municipios del PSOE, denunció esa "descoordinación entre las Administraciones", apostando por "buscar un gran acuerdo de país y actuemos con lo privado".

La mesa intentó aportar distintas medidas que pudieran ser afrontadas a corto plazo para mejorar la situación actual. En ese sentido, el PSOE apuesta por un plan integral sólido que haga posible cumplir con los compromisos de cara a la UE y por incrementar la complicidad con el sector privado; el PP reclama un cambio de cultura y un pacto de Estado; Ciudadanos aboga por mejorar la coordinación entre Administraciones; Más País propone una ley estatal de movilidad sostenible, con colaboración público/privada, apoyo de la sociedad civil e impulso al transporte colectivo;



En la primera mesa redonda se abordó la necesidad de mejorar las ayudas y la red de recarga.



Mario Armero, de Anfac, a la izquierda, junto a Borja Carabante, delegado de Movilidad de Madrid.



La segunda mesa redonda, compuesta por representantes (por la izqda.) de PSOE, PP, C's, Más País y UP.

y Unidas Podemos redundan en la necesaria coordinación.

La industria

Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de Anfac, mencionó en su intervención que "estamos en una época de cambio y en un cambio de época", con unos retos fijados en el cambio climático, la calidad del aire y la congestión del tráfico, para lo que propuso medidas en los ámbitos de la tecnología, la financiación y la regulación, que a su juicio "debería ser de ámbito estatal". La industria está destinando 50.000 millones a I+D, aumentando la oferta y haciendo que sea más asequible, pues hoy "tenemos 70 modelos eléctricos, pero serán 200 en apenas cuatro años". Armero apuntó que "hay que mejorar la financiación, pues el Moves es claramente insuficiente", rompiendo una lanza por las marcas españolas, que tienen adjudicada la producción de un total de 42 modelos, de los que 16 son híbridos o eléctricos: "Se puede mejorar, pero no está nada mal".

Reclamó un IVA reducido para el vehículo eléctrico, una regulación nacional cohesionada y una transición ordenada, previendo Anfac que los eléctricos en 2030 serán 2,5 millones (la mitad de los que apunta el Gobierno). También se mostró muy favorable a Madrid 360, "la mejor de las soluciones porque ofrece opciones a los ciudadanos, articula restricciones en base a las emisiones y fortalece el uso del vehículo compartido".

Las últimas intervenciones corrieron a cargo de Borja Carabante, delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que repasó las políticas puestas en marcha en la ciudad, con mención especial a Madrid 360 y a la renovación de la flota de la EMT con 600 buses eléctricos en ocho años. El concejal indicó que Madrid 360 "intenta transformar la ciudad, la administración y la movilidad, integrando todos los modos de transporte, para un Madrid sostenible, con mejores hábitos de movilidad, digitalizado, inteligente, tecnológico y eficiente". Anunció 200 millones de euros en ayudas para la renovación de vehículos eléctricos, la bonificación por la vía impositiva y la mejora de las tareas de carga y descarga gracias a la tecnología.

Para finalizar, Ignacio Aguado, vicepresidente de la Comunidad de Madrid, tendió la mano al sector privado como "única vía para conseguir hacer frente a los retos que se nos presentan para dentro de 10, 15 y 20 años", concluyendo que "a lo largo de la historia, hemos querido un transporte seguro, rápido y barato. Ahora queremos que sea sostenible y no contamine".

Las personalidades encargadas de la inauguración felicitaron a la Asociación Española de la Carretera por su 70º aniversario

La AEC clausura su 30ª Semana de la Carretera reclamando un Pacto de Estado por las carreteras

Las carreteras necesitan un pacto de Estado. Sin duda, esta fue la conclusión más significativa extraída de la 30ª Semana de la Carretera, celebrada

en una tierra de caminos y encuentros como es Santiago de Compostela. Durante la sesión inaugural se hizo referencia a las dificultades presupuestarias

padecidas por el sector viario durante la última década, y se plantearon los principales retos a los que técnicos y gestores deberán hacer frente.

Se animó al sector a sacudirse los complejos, centrar los retos, ofrecer objetivos realistas, no tener miedo a equivocarse y exigir los recursos públicos necesarios.

En este sentido, se expresó el deseo de que estas jornadas de encuentro supongan un punto de inflexión. Las carreteras mejoran la competitividad y disminuyen los costes. Priorizar las carreteras es apostar por una razonable ejecución de los gastos públicos, por lo que es imprescindible encontrar un modelo estatal de financiación que garantice la sostenibilidad del patrimonio viario, superando las posibles asimetrías existentes, un modelo que tenga en cuenta un parámetro de responsabilidad económica y otro de equidad territorial. Es el momento de la inteligencia y el compromiso.

Las personalidades encargadas de inaugurar la trigésima edición de la Semana de la Carretera felicitaron a la Asociación Española de la Carretera por su 70º aniversario, siendo punta de lanza en todos aquellos aspectos relacionados con las infraestructuras viarias.

¿Quién paga las carreteras?

El debate no se circunscribe a la dicotomía demagógica "carreteras gratis vs. carreteras de pago". Las infraestructuras necesitan fondos suficientes recurrentes. Así pues, la verdadera cuestión es: ¿quién las paga? El gasto social supone, para muchas Administraciones públicas,

más de la mitad de su presupuesto anual y va en aumento, por lo que los recursos para otras prioridades se ven reducidos año tras año.

Es hora de que la carretera sea considerada un gasto social, porque la infraestructura viaria une y acerca servicios fundamentales a los ciudadanos, como los centros sanitarios o educativos. Una red de carreteras bien planificada y financiada puede racionalizar el gasto público en servicios básicos.

Debemos transmitir este patrimonio con un elevado estándar de calidad de servicio a las siguientes generaciones. Debemos garantizar su sostenibilidad. No es tarea sencilla definir un modelo estatal de financiación de infraestructuras, pues por un lado existen diferencias territoriales que pueden suponer un problema de equidad, y por otro, resulta evidente que la mera mención del pago por uso de las infraestructuras viarias no es bien recibida por la sociedad, probablemente debido a una comunicación ineficaz por parte del sector. "Sea como fuere, la situación es insostenible", se indica desde AEC. "Existe un problema real, agravado por los años, que no debería ser utilizado con fines partidistas. Necesitamos un pacto de Estado para no dejar morir a nuestras carreteras".

La red capilar

Es necesario poner en valor las redes locales, vías de proximidad que dan servicio a una gran variedad



de usuarios cuyas exigencias son independientes del titular de la red. Las redes de Diputación se enfrentan a dificultades sempiternas, como la escasez de recursos, la ausencia de normativa específica o la dificultad de priorizar actuaciones en una red de gran longitud total pero con bajas intensidades de tráfico. La colaboración interadministrativa se antoja indispensable en este marco referencial.

Respecto a la dificultad de aplicar normas e instrucciones técnicas en estas redes, se pueden extraer dos importantes conclusiones de las ideas debatidas durante la sesión. En primer lugar, se valoró la labor del Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de la Mesa de Directores Generales de Carreteras de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, y del Foro de Gestores de Carreteras

de Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consells (ambos auspiciados por la Asociación Española de la Carretera), por su contribución en la redacción de recomendaciones técnicas ajustadas a las características de este tipo de vías.

En segundo lugar, se constata que existe una lógica precaución por parte de los ingenieros a la hora de implementar nuevas medidas o proyectos piloto allí donde no se dispone de cobertura normativa. En este sentido, se les anima a innovar, adoptando soluciones que hayan demostrado su eficacia, puesto que "la normativa no debe encorsetarnos. Para innovar en la carretera es necesario empoderar a los técnicos".

Conservación e innovación

La sesión dedicada a la conservación profundizó

en la inspección de obras de fábrica, cuyo presupuesto es significativamente bajo teniendo en cuenta su enorme valor patrimonial. Debemos admitir que, en la actualidad, el sector de la conservación es analógico, pero existen nuevas tecnologías aplicables a la inspección, como pueden ser los drones.

El mundo de la pavimentación también está inmerso en un proceso de transformación digital, desde la fase de proyecto y licitación, a las de fabricación, extendido y compactación, control de calidad y explotación. Se denomina Asfalto 4.0. La reducción del tamaño de la partícula, las eco-emulsiones, los nanomateriales o las emulsiones de alta concentración de ligante son algunas de las líneas de investigación que llevarán a la pavimentación al siguiente nivel.

Seguridad Vial: 'Buscando soluciones a unas cifras estancadas'

La sesión 'Buscando soluciones a unas cifras estancadas' permitió poner de manifiesto los problemas prioritarios para la mejora de la seguridad vial. La presentación del profesor Alfredo García propuso cinco grandes cuestiones: las causas de la reducción de la siniestralidad en los últimos meses, la necesidad de adaptar la infraestructura para los vehículos conectados y automatizados, la necesidad de racionalizar los adelantamientos, la potencialidad de las carreteras 2+1 y la transparencia en la gestión de la seguridad vial.

Por primera vez en la Semana de la Carretera, el público pudo participar en el debate, aportando sus opiniones a las cuestiones planteadas. En cuanto a las intervenciones de los participantes en la mesa de debate, destacó la necesidad de implantar auditorías e inspecciones de seguridad vial,

la preocupación por los usuarios vulnerables, los accidentes por salida de vía y la gestión de la seguridad en zonas periurbanas. Además, se puso de manifiesto el interés de implantar medidas innovadoras en tramos piloto, iniciativa que varias Administraciones están poniendo en marcha.

Control de emisiones

Tres conclusiones pueden extraerse de la mesa dedicada a las acciones de control de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI):

1. El sector de la carretera es especialmente activo en la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la movilidad.

2. Un estado adecuado de nuestras carreteras permite reducir las emisiones de GEI del transporte.

3. Las emisiones deben ser imputadas al transporte, no a la carretera.



Nexocar

PRÓXIMA GENERACIÓN DE BATERÍAS CUMMINS



Cummins presenta su sistema eléctrico de batería de nueva generación, incluida su batería *low-profile*, por primera vez en Busworld Europe 2019. **p. 28**

NOVEDADES CENTRADAS EN EL ÁMBITO URBANO



Hidral Gobel se presentó en la feria de Bruselas con la versión más compacta de la rampa **Micro**, la **XC**, y con otras alternativas específicas para el transporte urbano. **p. 29**

DOS PRIMICIAS DE ÍNDOLE MUNDIAL



Masats sorprendió a los asistentes a Busworld con dos lanzamientos, la innovadora puerta **Swyncro** (que no todo el mundo pudo ver) y la unidad de control **Evolution**. **p. 30**

MobilityBus (Grupo Acha) asume las labores de distribución a nivel nacional

Isuzu desembarca en España con una oferta inicial de tres modelos



Anadolu Isuzu acaba de presentar la que será su estrategia de comercialización en el mercado nacional. Anadolu es un gran grupo industrial turco con actividad en nueve sectores distintos, presencia en 19 países y más de 80.000 empleados. Por lo que se refiere a la automoción, son los distribuidores a nivel internacional de Isuzu. En España, dicha labor comercial, que en principio se centra en tres modelos (Visigo, Turquoise y NovoCity Life) recae en MobilityBus, una división de nueva creación del Grupo Acha. **Novedades p. 22**



Irizar mejora sus urbanos

La nueva generación del Irizar ie bus, autobús eléctrico cero emisiones lanzado al mercado en Julio de 2014, se ha renovado incorporando las últimas innovaciones tecnológicas y

de diseño. Entre ellas destacan la reducción del peso, mejora de la capacidad de pasajeros para las regulaciones de varios países, más autonomía y nuevas baterías. **Novedades pág 27**

Scania Citywide, renovado y eléctrico

El nuevo Scania Citywide fue presentado por todo lo alto en la pasada edición de Busworld. El fabricante renueva por completo su propuesta urbana y suburbana con una gama que ofrece mejoras en cuanto al consumo de combustible y energía, mayor capacidad de viajeros, mejor maniobrabilidad y mayor confort para los pasajeros y el conductor. Esta actualizada generación incorpora una versión eléctrica, por lo que la compañía sueca está en disposición de poner en el mercado todas las variantes con la oferta más amplia de autobuses propulsados por combustibles alternativos. **Contacto pág. 23-26**



Sumario



Prototipo **EGA** de **Isringhausen** para el conductor de autocar. **Pág. 29**

Industria auxiliar

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

Guía de vehículos

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

Suscríbase ahora al Periódico del Sector de Autocares y Autobuses

BOLETIN DE SUSCRIPCION **Nexobús**

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

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

✉ Enviar al fax 91 369 18 39

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

Entidad Oficina D.C. Número de Cuenta

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

CIF:.....

De Profesional a Profesional



MobilityBus, división del Grupo Acha, distribuye los tres primeros modelos, que serán más

Isuzu aterriza con su gama de minibuses con un proyecto nacional a largo plazo



Anadolu Isuzu acaba de presentar la que será su estrategia de comercialización en el mercado nacional. Anadolu

es un gran grupo industrial turco con actividad en nueve sectores distintos, presencia en 19 países y más de 80.000

empleados. Por lo que se refiere a la automoción, son los distribuidores a nivel internacional de Isuzu.

En España, esa labor de distribución la llevará a cabo MobilityBus, una división específica creada en el seno del Grupo Acha, que lleva 90 años en el Sector y con la que se ha cimentado "una relación a largo plazo, porque creemos en el proyecto", afirma su presidente, José María Acha.

Los vehículos se fabrican en la planta de Estambul, de la que están muy orgullosos "puesto que es la única fuera de Japón que ostenta el certificado de calidad de la marca, el cual además lo tenemos para la producción de camiones, de buses y de pick-ups", explica Berkan Salali, responsable internacional de ventas para la región EMEA.

El grupo exporta a 45 países y afirma ser "el mayor exportador de buses de Turquía durante los últimos años, a pesar de que en el país tienen planta los principales fabricantes a nivel mundial".

La gama de isuzu se compone de minibuses, midibuses y urbanos en un rango entre 7,3 y 18 metros articulados. De momento, la oferta inicial para España está compuesta por tres gamas, "aunque poco a poco, consolidando cada paso que demos, iremos trayendo más modelos", confirma el director comercial para España, Ismael Gómez.

"La flexibilidad y la capacidad de adecuar el producto a cada cliente es una de nuestras principales ventajas", explica Gómez, añadiendo que "al ser autoportantes, están diseñados desde el primer momento con robustez y solidez,



lo que se aprecia en los acabados y en la sonoridad interior. También hemos puesto mucho énfasis en el interior, buscando comodidad para el viajero con amplitud entre filas y butacas muy cómodas". Una muestra de esa diversidad en la producción es la colaboración de Isuzu con diferentes proveedores de motores (Cummins, FPT y propulsores propios) y las múltiples configuraciones interiores.

"Creemos mucho en las posibilidades del NovoCity Life, porque a sus altas prestaciones se suma que en sus dimensiones no existe demasiada competencia", añade Gómez, y más aún "cuando llegue en propulsión eléctrica, que se denominará NovoCity Volt y que estará aquí en la segunda mitad de 2020".

Además, Salali desveló que el Volt "no llegará solo, pues estará acompañado del InterLiner 13, un autocar de 13 metros propulsado con GNC y capacidad para 63 pasajeros".

Asistencia

"Sabemos que la red de asistencia es esencial para el negocio", reconoció Salali, razón por la que "estamos muy cerca de cerrar los contratos de colaboración con los puntos de asistencia que nos permitirán cubrir todo el territorio nacional", información de la que se irá dando puntualmente en la página web. En algunas ocasiones, se estrecharán sinergias con la red que Isuzu ya tiene en España para la venta de camiones y pick-ups.

Al detalle

Gama inicial

- 1 Turquoise, un Clase III de 7,7 m. con capacidad máxima para 33+C, destinado a servicios turísticos y escolares. Admite plataforma elevadora para PMR con una bodega de 3,6 m³.
- 2 NovoCity Life, urbano de Clase I de 8 m. que se presenta en versión diésel tras cosechar "grandes éxitos tanto en Francia como en Italia".
- 3 Visigo, midibus de 10 m. con una bodega de 5,5 m³, capacidad máxima para 39 viajeros+G+C y cambio automático ZF EcoLife.



Gama

Turquoise, NovoCity y Visigo: las tres patas del banco



Los tres modelos que conforman la oferta de lanzamiento de Isuzu en nuestro mercado son:

- Turquoise, un Clase III de 7,7 metros con capacidad máxima para 33 pasajeros más conductor, destinado a servicios turísticos y escolares. Admite plataforma elevadora para PMR con una bodega de 3,6 m³.

- NovoCity Life, un urbano de Clase I de 8 metros de longitud que se presenta en versión diésel tras cosechar "grandes éxitos tanto en Francia como en Italia", estrategia que se pretende trasladar a nuestro mercado.

- Visigo, un midibus de 10 m. con una bodega de 5,5 metros cúbicos, capacidad máxima para 39 viajeros+G+C y cambio automático ZF EcoLife.

La puesta de largo de Isuzu para el gran público, más allá de la presentación específica para la prensa, tuvo lugar en Expobus. Ismael Gómez, director comercial de la filial española, hacía balance apuntando que "la Feria fue realmente interesante, si bien como todos sabemos, no es habitual formalizar nada durante la misma. La gran mayoría de los visitantes han sido profesionales y su interés por nuestros vehículos ha sido muy alto. Se han quedado sorprendidos por los modelos, calidad y lo que les puede aportar en todos los sentidos, y han apreciado toque japonés de Isuzu en muchos detalles". Gómez asegura que "hay trabajo por delante", pero se vuelve de Silleda con un buen balance para Isuzu.



Scania presenta el nuevo Citywide para el ámbito urbano y suburbano, que incluye una versión eléctrica

Renovación total para la corta distancia

El nuevo Scania Citywide fue presentado por todo lo alto en la pasada edición de Busworld. El fabricante renueva por completo su propuesta urbana y suburbana con una gama que ofrece mejoras en

cuanto al consumo de combustible y energía, mayor capacidad de viajeros, mejor maniobrabilidad y mayor confort para los pasajeros y el conductor. Esta actualizada generación incorpora una versión

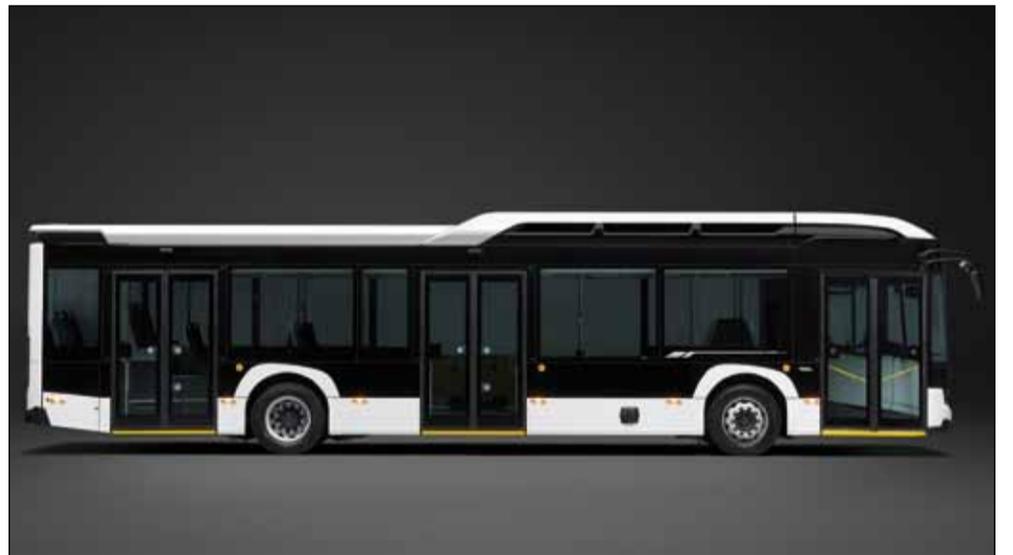
eléctrica, por lo que la compañía sueca está en disposición de poner en el mercado todas las variantes con la oferta más amplia de autobuses propulsados por combustibles alternativos.

Anna Carmo e Silva, directora de Autobuses y Autocares de Scania, reveló durante el salón belga que "nuestra meta ha sido diseñar un autobús más espacioso, luminoso y limpio. Para revertir el calentamiento global, es fundamental que los autobuses ofrezcan todas las comodidades a fin de convencer a cada vez más personas para que se pasen al transporte público". La ubicación lateral tanto del motor de siete litros como del de nueve, y del motor eléctrico, en los autobuses urbanos de 12 m *low entry*, proporciona tres asientos adicionales tras el eje trasero. Además, el aumento del peso sobre el eje delantero hace posible otros dos asientos más. Con todo, la capacidad total de pasajeros se ha incrementado hasta casi las 100 personas, dependiendo de la propulsión y el diseño interior. Scania vaticina ahorros de combustible de hasta el 8% en versiones diésel y del 15% con motor de gas.

EL CITYWIDE, AL DETALLE

Longitud	12 metros
Anchura	2.550 mm
Ejes	2
Modalidad	low entry
Motores disponibles	7 y 9 litros
Propulsiones	diésel, GNC y eléctrica
Potencia (versión eléctrica)	300 kW
Autonomía (versión eléctrica)	80-150 km
Capacidad	hasta 95 pasajeros
Ahorro de consumo con S&S	8% diésel 15% GNC
Utilidad	urbano y suburbano
Scania Opticruise	para cercanías
Recarga	pantógrafo o en la base
Mantenimiento	Planes Flexibles
Scania Zone	disponible





CARACTERÍSTICAS

Diseñado pensando en el ahorro, el rendimiento, el tiempo de actividad y el atractivo para el usuario

Gracias al motor de siete litros de la marca, el más habitual en las aplicaciones en entorno urbano, el consumo de combustible se puede reducir entre un 3% y un 5%, pero en combinación con el rendimiento optimizado de la caja de cambios, se puede conseguir hasta un 1-3% adicional, según los responsables de Scania, que además añaden que gracias a la introducción del sistema *start&stop*, la reducción total en las operaciones en las que se utilice diésel y biodiésel será del 8%, mientras que la cifra para los autobuses de gas será de hasta el 15%.

Pero no terminan aquí las mejoras técnicas, pues el ahorro de combustible puede ser aún mayor con la incorporación de Scania Opticruise los vehículos *low entry* de cercanías. La eficiencia en el consumo de combustible se ha visto reforzada a través de una

menor resistencia aerodinámica, el control de la velocidad de cruce con predicción activa, el ventilador de refrigeración eléctrico, la reducción catalítica selectiva solo de tratamiento posterior y la reducción del peso total de cada unidad.

Interior

Así, la marca se muestra orgullosa del nuevo Scania Citywide, que presenta un aspecto interior completamente renovado con colores claros en el techo y los paneles laterales. Las ventanas laterales son más grandes y tienen una línea de techo más alta, con lo que se consigue más luz natural dentro del autobús.

El techo ahora está más alto y cuenta con paneles laterales de diseño plano; de este modo, tanto la iluminación como el espacio se ven mejorados en la zona de pasajeros. La mayor amplitud del pasillo y

la iluminación indirecta del techo en todo el autobús aumentarán aún más la sensación de amplitud y comodidad. Los pasajeros y el conductor disfrutarán por igual de una mejor circulación del aire. Al ganar en espacio, el movimiento de pasajeros será más fluido y se reducirán los tiempos en las paradas.

La variante de piso bajo presentará también una ventana adicional en la parte trasera, de la que no dispone el actual Citywide. Esto se debe a la nueva ubicación del motor. Además, los clientes pueden optar por incorporar ventanas laterales rebajadas entre el eje delantero y el trasero, lo que brinda aún más luz a la zona de pasajeros.

Otra mejora relacionada con la comodidad es la suspensión delantera independiente, que contribuye a suavizar la marcha.

Para simplificar el mantenimiento diario y ayudar a los ope-

radores a mantener el estado de limpieza en los niveles requeridos, el diseño del autobús se ha pensado con la menor cantidad posible de huecos y bordes. La ergonomía se ha mejorado enormemente en el nuevo puesto del conductor, logrando una mejor colocación de los pedales, más espacio para las piernas, ajuste para la altura del conductor, configuración continua del asiento para todos los ángulos y mejor visibilidad y accesibilidad. Prácticamente toda la conexión entre todos los botones del panel de instrumentos es vía CAN, haciendo más sencilla la adaptación a las diferentes aplicaciones locales.

Scania Citywide ha sido diseñado en su conjunto con un sistema eléctrico común, lo que facilita la supervisión del estado del vehículo y las reparaciones.

Con la nueva gama urbana y de cercanías, todos los sistemas de

propulsión podrán beneficiarse del sistema Scania Zone, que permite a los conductores, mediante una programación previa, adaptarse a las cada vez más numerosas normativas urbanas relacionadas con la reducción de la contaminación y el aumento de la seguridad.

"Reconocemos plenamente que los clientes deben considerar todos los factores para alcanzar la mejor economía total operativa", señala Carmo e Silva. "Esto incluye, por supuesto, factores como el ahorro de combustible, el tiempo de actividad, el rendimiento, el atractivo para los pasajeros y la capacidad. Hemos abordado rigurosamente todos estos aspectos al diseñar el nuevo Scania Citywide y estamos convencidos de que ahora ofreceremos un autobús urbano y de cercanías altamente competitivo para las operaciones del presente y del futuro".



ELÉCTRICO

Distintas opciones de recarga para una autonomía entre 80 y 150 km gracias a un motor de 300 kW

"Nos enorgullece incorporar a la gama de combustibles alternativos un autobús eléctrico con tecnología de vanguardia", afirma Anna Carmo e Silva, añadiendo que "ante el crecimiento del mercado de los autobuses con batería eléctrica, Scania ofrece productos y servicios sobresalientes diseñados para brindar el máximo tiempo de actividad y economía operativa".

Así, el Scania Citywide de 12 metros está dotado de un motor eléctrico de 300 kW. Gracias al sistema de refrigeración por aceite pulverizado de Scania para el motor, no hay limitaciones de par en entornos cálidos y montañosos. Incluso puede superar una pendiente de un 8% a una velocidad de 30 km/hora.

Dicho sistema de refrigeración hace posible que funcione a pleno rendimiento en paralelo con el del aire acondicionado.

Las baterías se han repartido de manera que cuatro se ubican sobre el techo y otras cuatro en el voladizo posterior, consiguiendo así un centro de gravedad más bajo que permite que el autobús sea más fácil de conducir y manejar. Con esta distribución del peso, el autobús puede transportar hasta 95 pasajeros.

Gracias a su diseño, el Citywide eléctrico presentado en Busworld permite la carga rápida mediante un pantógrafo invertido. Al montar menos baterías, el autobús tiene el mismo peso que el autobús de gas y la versión diésel tradicional, manteniendo una capacidad de pasajeros similar. Además de la carga mediante el pantógrafo montado en el techo de 300 kW de corriente continua, el vehículo está dotado de sistemas para la carga de depósito tanto de corriente alterna como continua.

"Con una autonomía de entre 80 y 150 kilómetros, la serie Scania Citywide es idónea para la gran mayoría de trayectos urbanos. Obviamente, cada sistema de transporte debe optimizarse en función de sus propias condiciones, pero nuestros análisis muestran claramente que la carga durante todo el día en la mayoría de los casos proporciona la mejor economía operativa total", afirma Carmo e Silva.

La optimización del vehículo es completa, habida cuenta de que los componentes principales, como las baterías y el sistema de propulsión, han sido diseñados y fabricados en su totalidad por Scania. De este modo, Scania puede asumir la plena responsabilidad respecto del vehículo con los servicios y la experiencia de su red global, garantizando una disponibilidad máxima en todo momento.





DISPONIBILIDAD

Scania adapta al Sector de viajeros los planes de Mantenimiento Flexible tras su éxito en camiones

A raíz del éxito que ha obtenido el Mantenimiento Scania con Planes Flexibles para camiones, que se introdujo en el año 2016, el fabricante ha decidido ampliar dicho mismo servicio para su nueva generación de autobuses. Cada autobús se utiliza de forma diferente y proporciona datos únicos en tiempo real. Por eso, a partir de factores operativos como el consumo de combustible, el kilometraje y la velocidad, Scania puede establecer un plan de mantenimiento óptimo para cada uno de ellos.

Scania supervisa los datos operativos del vehículo de manera constante, determinando con gran precisión el momento en el que se requieren las distintas operaciones de mantenimiento. Mantenimiento Flexible también combina de manera eficiente diversos servicios y el mantenimiento preventivo con tal de aumentar la vida operativa

del vehículo, alcanzando así una mayor eficiencia. Se pueden minimizar las visitas no previstas al taller entre revisiones de servicio, lo que facilita también el trabajo de los operadores y de los gestores de flota.

Con el Mantenimiento Scania con Planes Flexibles, el plan de mantenimiento se modula y actualiza continuamente en función de los datos operativos del vehículo. Por lo tanto, la productividad aumenta mientras que la actividad diaria se ve afectada en la menor manera posible. La base de este servicio son los vehículos conectados, que se supervisan a través del sistema de gestión de flotas de Scania, el cual cuenta con posibilidad de inspeccionar el vehículo en 1.200 talleres conectados con Scania.

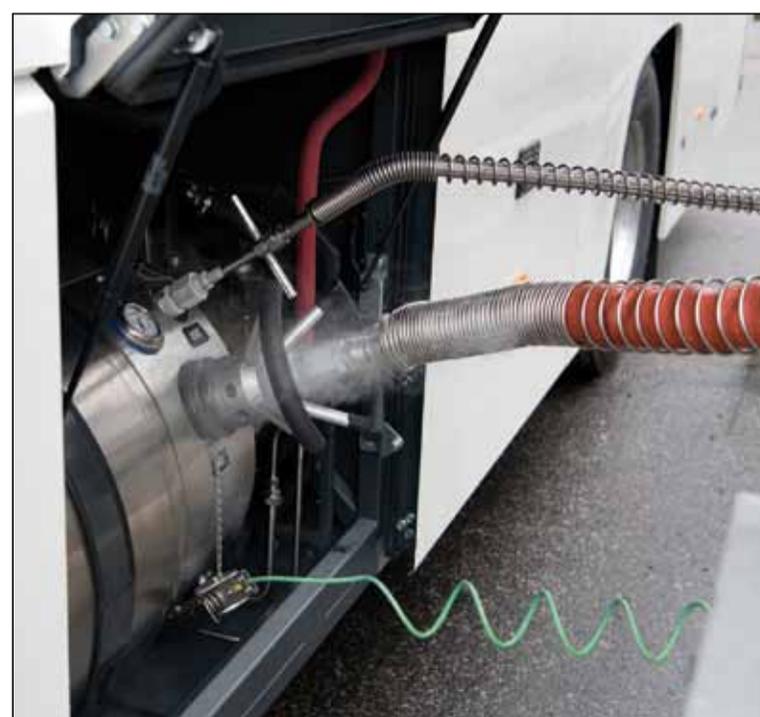
Scania aprovecha la experiencia obtenida de los más de 100.000 contratos de Mantenimiento Flexi-

ble para camiones que tiene activos en todo el mundo para adaptar el nuevo servicio para autobuses y autocares.

"Los operadores de autobuses y autocares contemplan un aumento del uso operativo, así como una disminución de las visitas al taller y la reducción de la necesidad de autobuses de recambio", comenta Karolina Wennerblom, directora de Gestión y preventas del Autobuses y Autocares Scania.

El resto de la oferta

El stand de Scania en Busworld presentaba un claro predominio del nuevo Citywide, pero no estuvo solo, puesto que la marca exhibió también un chasis para carrozar y la versión de GNL del autocar Scania Interlink, dando muestra una vez más del total convencimiento que tiene sobre la idoneidad de utilizar el gas natural para las operaciones de larga distancia.



Actualizado por dentro y por fuera, el eléctrico de la marca incrementa su autonomía hasta 250 km

Irizar presenta en Busworld el renovado ie bus y un acuerdo con Mobileye e Intel

La nueva generación del Irizar ie bus, autobús eléctrico cero emisiones lanzado al mercado en Julio de 2014, se ha renovado

incorporando las últimas innovaciones tecnológicas y de diseño. Entre ellas destacan la reducción del peso, la mejora de

la capacidad de pasajeros para las regulaciones de varios países, nuevas baterías y una mayor autonomía.

La nueva generación del Irizar ie bus de 12 m es un autobús 100% eléctrico, de cero emisiones, que ofrece una solución de movilidad urbana sostenible para dar respuesta a las necesidades del transporte en la ciudad. La experiencia y los datos de cinco años avalan la fiabilidad y seguridad de este vehículo.

Esta nueva generación, disponible en 10, 12, 15 y 18 metros, incorpora innovaciones y nuevas baterías. Se ha optimizado el espacio y, por tanto, la capacidad para pasajeros y una mayor modularidad. Se puede homologar en Clase 2.

La nueva generación de baterías más eficientes, en combinación con un sistema de regeneración de frenada, reducen aún más el consumo, ofreciendo al tiempo una mayor autonomía para el vehículo. En entornos urbanos, embarcando 350 kWh y en condiciones climáticas estándar, el ie bus alcanza una autonomía de 250 km, que suponen unas 17 horas de operación.

En el nuevo Irizar ie bus ofrecemos hasta cinco posiciones de puntos de carga lenta interoperable mediante una manguera combo 2.

El tiempo de carga ha disminuido y ahora, en carga lenta, se puede completar en tres horas, aunque es posible la opción de realizar una carga rápida por pantógrafo. La potencia de carga puede variar desde 50 kW hasta 600 kW.

El ie bus presenta un nuevo diseño tanto exterior como interior. La parte frontal se acerca aún más a los



rasgos estéticos de la marca. Se ha trabajado también el diseño interior para que, opcionalmente, pueda incorporar algunas características del Irizar ie tram: lunas bajas, iluminación lateral o pantallas en los conductos, entre otros.

Al ser modular, también facilita al cliente la configuración interior y ofrece la posibilidad de sustituir los retrovisores por cámaras que proyectan sus imágenes en dos pantallas situadas en el interior del vehículo, a cada lado del conductor.

Además de cumplir con la normativa antivuelco ECE-R66/02 en vehículos eléctricos, la normativa europea que mide la resistencia estructural de los vehículos de grandes dimensiones para el transporte de pasajeros, ahora se incorpora el

AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System), un sistema de aviso acústico que cumple con la normativa R138. El salpicadero cumple con el Reglamento anti fuego 118R anexo 6, 7 y 8.

La nueva generación del Irizar ie bus permite realizar el mantenimiento del vehículo de una forma más fácil y ergonómica en base a optimizar y mejorar los accesos de los diferentes puntos.

La nueva generación del Irizar ie bus de 12 m incorpora toda la tecnología del Grupo en lo que respecta a los sistemas para la carga, tracción y almacenamiento de energía. Una tecnología testada y probada que permite a los operadores un servicio integral de mantenimiento para toda la vida útil del vehículo.



Al detalle

MobilEye 6

1 Irizar acaba de firmar un acuerdo de colaboración con Mobileye para desarrollar conjuntamente funcionalidades avanzadas dirigidas a abordar los diferentes niveles de automatización de los autobuses y autocares del Grupo Irizar y mejorar la seguridad, la eficiencia y la conectividad (5G).

2 El sistema Mobileye 6, ya de serie en todos los autocares, identifica situaciones potencialmente peligrosas y proporciona señales visuales y acústicas para ayudar al conductor a evitar o mitigar una colisión.



Gama

El i4 incorpora más eficiencia y mejoras tecnológicas



La nueva generación Irizar i4 se presenta más ligera y aerodinámica, con radar integrado en el centro de la parte frontal, nuevos faros delanteros Irizar con opción Full-LED (con hasta un 30% más de capacidad lumínica), faros antiniebla y pilotos de galibo LED rectangulares, pilotos traseros Full-LED, una nueva luna parabrisas de mayor curvatura, un robusto equipo limpiaparabrisas, un renovado diseño de las manetas y de la trasera para reducir las turbulencias y un parachoques trasero de tres piezas.

En el interior se hace palpable el empleo de nuevos materiales y modernas tecnologías para elevar la durabilidad, el envejecimiento y la reciclabilidad de los materiales de frisos laterales, viseras

interiores y centros de techo. El salpicadero permite la integración modular de máquinas expendedoras y sistemas SAE.

Por su lado, cabe destacar el rediseño estético de butacas y mamparas, la nueva línea de difusores más robusta y funcional, los nuevos portaequipajes más ligeros, la iluminación Full-LED integrada en la parte central del techo y las tapas de registro fabricadas en acero inoxidable para la mejora de la fiabilidad y acceso en tareas de mantenimiento.

El rediseño estructural del i4, la incorporación de nuevos materiales más ligeros y la consecuente reducción de pesos, junto con una delantera más aerodinámica, permiten a este vehículo reducir el consumo de combustible.

Se consolida el sistema e-Rescue de conversión de asientos salvavidas

Busworld fue un nuevo hito para consolidar el sistema de conversión de los asientos de cualquier autobús en un salvavidas. En estos momentos, la compañía e-Rescue está trabajando en una nueva versión universal para que sea montada de serie desde la fábrica, aunque aún debemos esperar un poco.

Las tareas se llevan a cabo bajo el paraguas de un proyecto de la Comisión Europea, que prevé estar finalizado en Mayo 2021. Los tres pilares del proyecto son la homologación con los butaqueros para que el sistema se incorpore de serie, tareas de comunicación asistiendo a ferias y buscando el apoyo de las instituciones, y labores de formación a sanitarios, socorristas y bomberos, para lo que se llevarán a cabo cuatro simulacros de rescate en diferentes países. En la actualidad, "ya contamos con la colaboración de los principales butaqueros y estamos trabajando en la adaptación del sistema para que sea compatible con todos los extras que suelen montarse (asiento reclinable, bandeja, apoyapiés, desplazamiento lateral, enchufes...)", según el director de la compañía, Sergio de Rico. Este sistema permite reducir la evacuación a 30



minutos frente a las dos horas que es lo habitual, con lo que se logra salvar la vida de muchos de los heridos críticos en los 60 minutos de oro que suceden a todo accidente de tráfico. Además, la inmovilización y extracción utilizando el propio asiento permite que los heridos no sufran en la manipulación y traslado a una camilla con lo que evitan un 50% las lesiones irreversibles de médula.

La empresa e-Rescue System pretende "convertir e-Rescue en un estándar en el mundo del autobús en una perspectiva de aquí a dos años, tanto a nivel europeo como mundial".



Circontrol presenta su cargador de 150 kW para autobuses eléctricos, el Raption 150

En Busworld, Circontrol ha presentado su Raption 150, su cargador de 150kW pensado para la carga de autobuses eléctricos. Circontrol apuesta por la carga de autobuses en un momento clave para su expansión en todo el mundo. Ahora mismo, un 99% de la flota de autobuses eléctricos se encuentra en China, pero 40 ciudades entre las que se encuentran París, Londres, México DF y Los Ángeles se han comprometido a comprar tan solo vehículos de cero emisiones para 2025.

El actual es un momento clave para la extensión de los autobuses eléctricos. El primer motivo es que por su uso intensivo y su volumen son claves para reducir las emisiones de gases contaminantes. Con 1.000 autobuses eléctricos se ahorran 500 barriles de petróleo al día, mientras que con 1.000 coches eléctricos solo se ahorran 15. Además, aunque su coste inicial sea alto,

se rentabiliza rápidamente debido a que el coste por kilómetro es mucho más bajo y están continuamente en circulación.

Gama

En este contexto, Circontrol presenta Raption 150, un nuevo cargador de la gama Raption de cargadores rápidos que puede cargar 150 kW a 900 voltios, una tensión adecuada para cargar autobuses. El Raption 150 permite hacer frente a los principales problemas identificados por los Operadores de los Puntos de Carga permitiendo un alto tiempo de funcionamiento, gracias a su tecnología modular. Esta tecnología modular también permite la escalabilidad de 100 a 150kW. El Raption 150 puede también cargar simultáneamente dos autobuses en DC dividiendo la potencia disponible. También se ha tenido en cuenta la seguridad

con un con un bloqueo y diseño flotante del cable que evitan el riesgo de rotura y una puerta frontal con llave que permite un fácil acceso al interior del cargador.

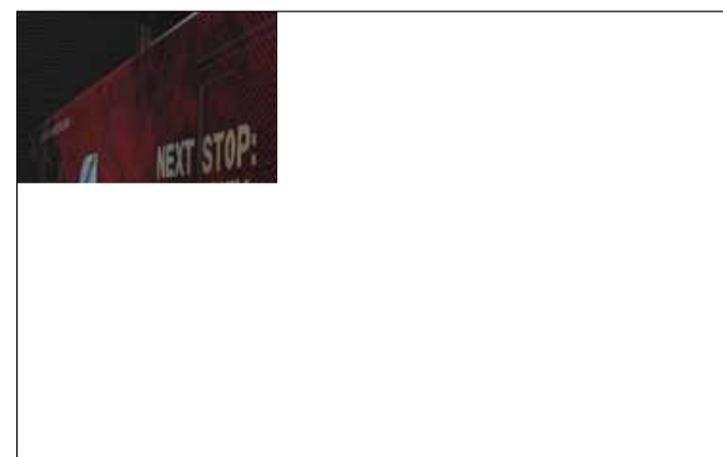
La comodidad del usuario del punto de carga también es importante, por eso incluye pantalla táctil de ocho pulgadas que provee unas instrucciones legibles, una luz de cortesía que incrementa la comodidad y permite el acceso para discapacitados. "Raption 150 es el cargador perfecto para quien quiera cargar su autobús en terminales de inicio y final de línea. Allí el autobús puede hacer una parada un poco más larga en la que puede recargar 30 kWh en 10 minutos, con esta carga podrá hacer el trayecto hasta volver a parar en la terminal para cargar de nuevo. Esta carga sirve para mantener el autobús en marcha durante todo el día", indican sus responsables.

Cummins puso de largo su próxima generación de baterías en Busworld

Cummins Inc. presentó su sistema eléctrico de batería de nueva generación, incluida su batería low-profile, por primera vez en busworld Europe 2019, mostrando los avances de la compañía en tecnología de tren motriz para el mercado europeo de autobuses.

En la feria, Cummins destacó la nueva batería *low-profile*, diseñada para el mercado europeo y disponible para su uso en otros mercados, que mide menos de 140 mm de altura, en el autobús de 8,9 metros de largo. Este producto permitirá a los fabricantes de equipos originales cumplir con los requisitos europeos de piso bajo al tiempo que mantiene un centro de gravedad bajo y maximiza la utilización del espacio libre. Para ser ofrecido como parte de una plataforma modular más amplia, la nueva batería *low-profile* utiliza la última tecnología celular para ofrecer una alta densidad de energía y eficiencia de empaque y representa un importante paso adelante para un diseño de bus accesible y sin emisiones.

La vicepresidenta de energía eléctrica de Cummins, Julie Furber,



ha señalado que "a medida que los vehículos eléctricos cobran impulso en el sector del transporte público, diseñar baterías con una carga más rápida y un mayor alcance será un requisito indispensable; y hacerlo, además, de forma que cumpla con los requisitos reglamentarios y a un precio competitivo es un paso vital para la industria".

La batería *low-profile* se mostrará como parte de un sistema eléctrico de batería completo (BES), que incluye productos de la cartera de

productos existente de Cummins, como las baterías BP74E de alta energía montadas en el techo y el controlador del sistema Cummins.

Otros componentes, incluido el nuevo Cummins Integrated e-Drive, un sistema de tracción de una sola unidad que combina motor, transmisión e inversor en un único sistema liviano, y la batería BP39E, que lleva la última tecnología de batería Cummins a un tamaño más pequeño, son parte de Cummins futura hoja de ruta del producto.



Allison Transmission mejora sus cajas de cambios

La presencia de Allison Transmission en Busworld contó con las últimas versiones de sus cajas de cambio T 3280 xFE y T 2100 xFE. La primera de ellas se centra en la tecnología de ahorro de combustible, incorporando rango de cambio de marcha optimizado en combinación con el paquete FuelSense Max. Por otro lado, el sistema eléctrico híbrido H 40/50 EP es el máximo exponente de los más de 8.000 sistemas híbridos que la compañía ha montado desde 2003 en el segmento urbano.

La versión Flex EV es un sistema que amplía hasta 15 km la autonomía de circulación en eléctrico. A esto se suma que, tras

la adquisición de la división de sistemas de vehículos eléctricos de AxleTech y de la start-up Vantage Power, Allison presentó un eje eléctrico de 13 toneladas que admite motores eléctricos, con una velocidad para circular en carretera y otra para un ámbito más urbano que le permite afrontar pendientes de hasta el 24%, optimizando su eficiencia hasta en un 16%, como destacó durante la presentación Alexander Schey, CEO y cofundador de Vantage y CEO de la Electrificación para Allison, añadiendo que este producto "será estandarizado lo máximo posible para facilitar su operación en diferentes ámbitos".

Hidral Gobel presenta sus novedades en Busworld

Hidral Gobel estuvo en Busworld con los urbanos como núcleo importante. "Desde hace unos años, la venta de nuestros productos para autobuses urbanos y minibuses está creciendo constantemente a nivel nacional e internacional, y por ello hemos hecho una apuesta fuerte en I+D para cubrir todas las necesidades del mercado", afirma su máximo directivo, Fabio Sgardi. Por un lado, Micro XC, la versión más compacta del catálogo Hidral Gobel Micro, es una plataforma para minibuses, óptima para su montaje en la zona trasera debajo del chasis, competitiva tanto a nivel técnico como económico. "Incluimos en la zona dedicada a minibuses nuestra plataforma Gobel 2B, automática, de columnas para acceso en puerta trasera o lateral, muy fiable y con una gran variedad de tipologías y medidas de funcionamiento. Y, finalmente, siempre para minibuses de piso bajo, nuestra rampa Vicoli, eléctrica, que con su diseño muy compacto permite estar integrada en el suelo del vehículo", comentan desde Hidral Gobel.



"La novedosa oferta para los autobuses urbanos es nuestra nueva rampa HGR Comfort, formada por una rampa manual y una eléctrica, pero con dos mecanismos totalmente independientes para maximizar la fiabilidad del conjunto, aunque también integrados en una única unidad de fácil montaje en el suelo del vehículo", explicaba Sgardi, añadiendo que alrededor de 20 unidades de este modelo ya están prestando servicio desde comienzos de año. La exposición en el stand se completó con una plataforma Gobel 300, totalmente automática y de dimensiones más reducidas, para montaje en escalera; y una plataforma Gobel EVO-18, semi-automática, apta para su instalación encima del paso de rueda con todos sus componentes integrados, incluido el grupo hidráulico.

Isringhausen lanza su nuevo concepto de butaca de autocar

Isringhausen desplegó en el salón una amplia oferta de producto, comenzando por el prototipo de asiento para autocar EGA, que redonda en el confort y la ligereza. La versión de confort de este asiento más moderno ahorra hasta una fila completa por su respaldo más estrecho, mientras que la versión de lujo ofrece una tapicería más gruesa y un asa integrada. El modelo incluye nuevos conceptos de almacenamiento, cinturones de seguridad integrados, opciones de conectividad y otras características. En el mismo segmento de conductor de autocar se presentó la familia de asientos NTS2 en las versiones manual y eléctrica, que permite el intercambio activo de datos y almacena las configuraciones individuales en su tarjeta de conductor.



En el segmento de asientos de pasajeros, ISRI presentó CityLite que, con su diseño modular y acabado antivandálico, está diseñado para períodos de descanso más cortos. Incorpora una luz en la parte de debajo del asiento a requerimiento de París. Para el segmento interurbano, el Civic V3 ofrece una variedad de opciones de equipos como puertos USB, un cinturón de seguridad de tres puntos ajustable en altura ("que nos ha permitido ganar un gran concurso en Dubai", según Juan Castroviejo, responsable para España) y un soporte para teléfono inteligente con una estación de carga inductiva. Con Civic 2, los cojines de los asientos con forma ergonómica proporcionan una experiencia cómoda y constante. La forma optimizada del respaldo también garantiza el máximo espacio para las piernas para la fila de atrás.

El fabricante Thermo King muestra sus innovaciones sostenibles en climatización

Thermo King, especialista en el sector de las soluciones de control de la temperatura para el transporte dirigidas a una amplia gama de aplicaciones móviles y una compañía del grupo Ingersoll Rand, recibió a sus visitantes en el stand 134B del hall 1 de la feria busworld Europa, que se celebró en la ciudad belga de Bruselas entre el 18 y el 23 de octubre de 2019. En la feria, Thermo King presentó las últimas soluciones de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) impulsadas por el transporte sostenible de pasajeros, incluidas la nueva generación de bombas de calor Athenia de calidad demostrada y las nuevas unidades TDD con un diseño ligero para los autobuses de dos pisos.

La nueva generación de la gama de bombas de calor eléctricas Athenia MkII de Thermo King ofrece casi un 30% más de potencia calorífica y de eficiencia que su predecesora, lo cual proporciona a los clientes la forma más eficaz de garantizar la calefacción o la refrigeración en los autobuses híbridos y eléctricos. "Participamos en Busworld para mostrar las soluciones que definen actualmente el futuro del transporte sostenible de pasajeros", comentó Urszula von Kreijfelt, directora comercial de soluciones para el transporte en



autobús de Europa, Oriente Medio y África de Thermo King.

"Nuestras innovaciones abordan la creciente importancia del transporte sostenible en Europa y problemas cada vez más acuciantes como el ruido, la contaminación del aire y los atascos de tráfico. Las nuevas unidades de la gama Athenia, que constituyen la forma más eficiente de lograr un elevado rendimiento de la calefacción y la refrigeración en los autobuses híbridos y eléctricos, también son adecuadas para aquellas zonas en las cuales las emisiones se encuentran prohibidas o limitadas", añadió Von Kreijfelt.

Las unidades de la gama de bombas de calor eléctricas Athenia proporcionan calefacción y refrigeración de confort a más de 1.000 autobuses híbridos y eléctricos en toda Europa. Las unidades de nueva generación presentadas en la feria Busworld 2019 cuentan con un intercambiador externo más grande, refrigeración de la batería y, ahora, incluso una opción de calefacción y un sistema de control optimizado, lo cual, en función de las condiciones de funcionamiento, contribuye a ofrecer hasta un 26% más de potencia calorífica y hasta un 33% más de eficiencia que la generación anterior.

DAF Componentes innova con su nuevo eje trasero más eficiente y silencioso

Con un consumo de combustible 2% menor gracias a la fricción interna minimizada y una reducción en alta velocidad, un peso en vacío bajo inigualable y un intervalo de servicio extremadamente largo, con la mayor durabilidad y la mayor comodidad para los pasajeros que DAF Componentes ha ofrecido hasta la fecha, el nuevo eje trasero impulsado para autocares y autobuses está elevando el listón en casi todos los sentidos. DAF Componentes también ha presentado los nuevos motores Paccar Euro 3 y Euro 5, que funcionan hasta un 12% más eficientemente que sus predecesores.

El nuevo eje trasero impulsado, incluido un nuevo sistema de suspensión, y los nuevos motores han hecho su debut en busworld 2019, que se ha celebrado del 18 al 23 de octubre en Bruselas. Al igual que la gama completamente nueva de motores, el nuevo eje trasero, con una reducción de engranaje total de 2.05, se adapta perfectamente a la filosofía de DAF Componentes: máximo rendimiento a las rpm más bajas sin precedentes, lo que minimiza el consumo de combustible y reduce el ruido para un máximo confort del pasajero. El nuevo



eje permite reducir el consumo de combustible en aproximadamente un 2%. Esto se debe en parte al nuevo conjunto de rueda de corona y piñón, que garantiza que se pierda la menor cantidad de energía posible debido a la fricción. El eje también establece un nuevo estándar para la reducción de peso, sin sacrificar la robustez. El nuevo eje de DAF Componentes es hasta 70 kg más liviano que cualquier otro eje trasero impulsado para autocares y autobuses. Una ventaja adicional es que el aceite en el cuerpo del eje solo necesita cambiarse una vez cada 540.000 kilómetros, lo que lleva a niveles de tiempo de actividad aún mayores para el entrenador o el autobús.

La gama de motores Paccar Euro 3 y Euro 5 recientemente desarrollados para autocares y autobuses es hasta un 12% más eficiente que los motores que está reemplazando y se basa en el tren motriz Euro 6 igualmente confiable y eficiente lanzado en 2017. Las fuentes de alimentación no tienen paralelo en su eficiencia y funcionamiento silencioso, y cuentan con una salida excelente a rpm increíblemente bajas, alcanzando el par máximo a velocidades tan bajas como 900 revoluciones por minuto. Esto permite alcanzar la velocidad de crucero a poco más de 1.000 rpm, lo que aumenta la comodidad dentro del vehículo.

Masats presentó dos primicias mundiales en Busworld 2019

Masats realizó en su stand 505 en el Pabellón 5 una presentación privada para sus clientes, de la puerta Swyncro (*Swing Synchro Door System*). Se trata de un cambio en la concepción de los sistemas de apertura de puerta para autocares. La suavidad de movimiento, totalmente horizontal sin cuñas ni barras estabilizadoras, permite una perfecta estanqueidad y la eliminación de ruidos de rodaje, que aumentan la comodidad de pasajeros y conductores.

La puerta es antivandálica e incorpora diferentes sistemas en el interior de la hoja que, unido a la simplicidad del montaje, permite reducir el tiempo de montaje en un 50%. El sistema Swyncro mejora también substancialmente el MTBF (tiempo entre fallos) del producto, aumentando la fiabilidad y disponibilidad del vehículo. Se ha diseñado pensando en la máxima seguridad para el pasajero. No es una evolución más. Es un cambio decidido, fruto de su estrategia de producto dirigida a ofrecer la siguiente generación de puertas para vehículos.

También presentó en Busworld el nuevo control electrónico Evolution. Se trata de



un nuevo control electrónico tanto para puertas de autobús como de autocar, y también apta tanto para puertas como para rampas. Un hardware totalmente nuevo, diseñado pensando en la seguridad y fiabilidad con los sistemas de diseño de software más avanzados. La electrónica permitirá adaptarse al cliente dentro de unos parámetros de

software predeterminados. La electrónica Evolution incorpora capacidades de autodiagnóstico, y ha sido desarrollada para ofrecer la máxima fiabilidad y valor añadido al operador. También se ha pensado en la mantenibilidad del producto, permitiendo un cambio rápido con la misma referencia de *hardware* para todo el vehículo.



Frenelsa enseña retardadores eléctricos personalizados

La empresa española Frenelsa se estableció en 1974 y produce retardadores innovadores, y al hacerlo contribuye a reducir la emisión de polvo de los frenos de servicio normales. El retardador Frenelsa funciona con un campo magnético creado por ocho bobinas que gradualmente pueden ralentizar el vehículo.

El retardador funciona sin fricción, el campo magnético hace el trabajo. Además, el retardador Frenelsa es silencioso. El retardador está instalado dentro del eje de transmisión. Cuando se opera, el campo magnético ralentiza los discos, rodeando las bobinas, en qué lados está montado el eje de transmisión. Se puede adaptar fácilmente en furgonetas, mini-

buses, autobuses y camiones, incluso si ya llevan varios años en la carretera. Según Frenelsa, el retardador se extiende hasta siete veces el ciclo de vida de los frenos de servicio, lo que significa un resultado positivo en el TCO.

Gama

La gama de retardadores Frenelsa comienza con un retardador para furgonetas de tres toneladas, como la Mercedes-Benz Sprinter, VW Crafter, For Transit, Iveco Daily, etc., y entrega 350 Nm de torque. Para vehículos más pesados como camiones ligeros, autobuses y camiones pesados de cinco a 44 toneladas, Frenelsa ofrece retardadores con un par de torsión de 550 Nm a incluso 3.500 Nm.



Continental busca mejorar su seguridad y eficiencia

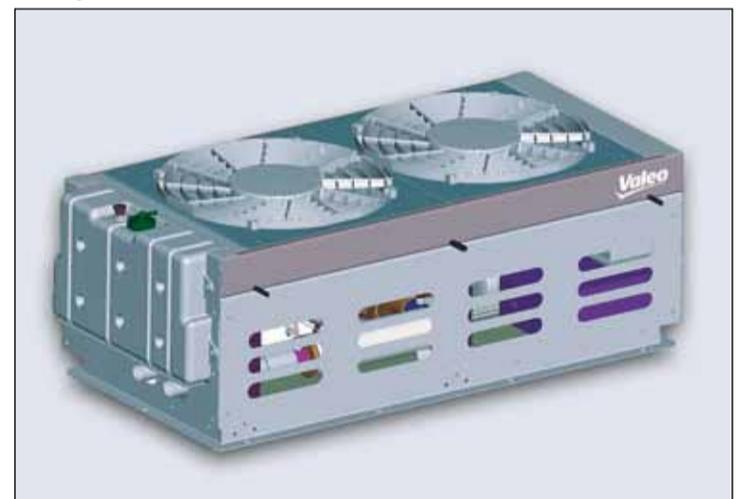
Seguridad, comodidad y eficiencia. Estas fueron las tres bases de la presencia de Continental en Busworld. La congestión del tráfico en la ciudad, pero también un número creciente de soluciones de adaptación digital, hacen que la organización de la información en las pantallas y la facilidad de uso sean un tema clave para los conductores. Las soluciones como el salpicadero modular de Continental están hechas para la era digital, lo que ayuda a organizar y mostrar la información correcta en el momento adecuado, para una lectura y conducción más fáciles y basadas en el entorno. Por otro lado, la competencia está

aumentando, y en el horizonte aparecen regulaciones más estrictas, por lo que ahorrar combustible y reducir la contaminación será más importante. Las soluciones digitales como eHorizon han ayudado a ahorrar más de 1.000 millones de litros de combustible hasta ahora. Por último, la seguridad para el autobús y también para otros usuarios de la carretera se ha convertido en una preocupación importante. Las soluciones digitales como la cámara para la evaluación del estado del conductor o el asistente de giro (sistema de cámara ProViu 360 para una vista envolvente) ayudan a proteger a los usuarios vulnerables de la carretera.

Valeo innova con su nuevo sistema de calefacción y aire acondicionado

En el salón Busworld, que se celebró en Bruselas (Bélgica) del 18 al 23 de octubre de 2019, Valeo exhibió sus últimas innovaciones para autobuses y autocares en todo el mundo. Sus tecnologías están diseñadas para mantener la cabina interior a temperatura óptima independientemente del tamaño del vehículo (desde minibus a autocares de dos pisos), su sistema de propulsión (combustión interna, híbrido o eléctrico), o su tipo de trayecto (urbano, interurbano o de largo recorrido) y duración. Como primicia mundial, Valeo desveló el sistema de calefacción y aire acondicionado Revo-E HP R744, que ofrece una tecnología completamente eléctrica y neutra para el medioambiente.

El nuevo sistema Revo-E HP R744 de Valeo es una unidad de A/A de techo para autobuses híbridos y eléctricos, totalmente eléctrica y equipada con una función de bomba de calor. El sistema HVAC (ventilación, calefacción y aire acondicionado por sus siglas en inglés), neutral desde el punto de vista del medioambiente y con cero emisiones, funciona con el refrigerante natural R744, a temperaturas exteriores de -20°C a +44°C. 100% automatizado, el sistema selecciona el modo apropiado, pasando del aire acondicionado a la bomba de calor



o a la función de descongelación. Dicha función se activa automáticamente cuando la temperatura externa baja de los 5°C, evitando que la bomba de calor se congele, lo que puede ocurrir con bombas tradicionales.

Las baterías de los vehículos híbridos y eléctricos son caras y sensibles a los cambios de temperatura. Para asegurar su longevidad y su rendimiento, Valeo ha desarrollado un sistema de enfriamiento de batería diseñado para mantener las celdas de la batería a la temperatura correcta. Además de la versión 5kW ya probada, Valeo

ha introducido una solución conceptual más potente (de 7 a 10kW) para altas temperaturas. A 15°C o menos, el sistema Valeo E-Cooler BTM utiliza aire ambiente para un modo de enfriamiento pasivo que ahorra energía. A temperaturas externas altas, el E-Cooler cambia automáticamente a un circuito de enfriamiento activo.

Además, por primera vez, los ingenieros de Valeo han estado trabajando en una solución de calefacción de alto voltaje para los buses eléctricos, que permite regular la potencia calorífica: el Vaeo Thermo HV.

Guía **Nexobús** de Vehículos y Modelos

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

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

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

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

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

Confibus, Astic, Fenadismer, Fitrans y UOTC han presentado una declaración a favor de una movilidad sostenible

El Foro Corell pide sostenibilidad y seguridad jurídica para los nuevos modelos energéticos

A mediados del pasado mes de noviembre, la Fundación Corell celebró una nueva edición de su foro anual, esta vez bajo el título de 'Energía para una nueva movilidad'.

Durante el evento, el tema central fue la necesidad de un modelo energético que favorezca el transporte terrestre de la actualidad y del futuro. Cabe destacar que cinco

de las Asociaciones más influyentes del Sector del transporte firmaron una declaración a favor de la movilidad sostenible y mostraron su compromiso con ello.

La Fundación Corell ha celebrado la segunda edición de su Foro anual, bajo el título 'Energía para una nueva movilidad'. Contó con la asistencia de representantes del Gobierno, como María José Rallo, secretaria general de Transporte; y Raúl Blanco Díaz, secretario general de Industria y Pymes, así como directivos de empresas representativas del sector como Iberdrola, Repsol, Mercedes-Benz o Petronor, entre otras.

Este evento, centrado en la urgente necesidad de un debate acerca del modelo energético requerido para el correcto funcionamiento del transporte terrestre, ha puesto de relieve la importancia de la sostenibilidad, la prudencia y la seguridad jurídica para un Sector que supone el 5,5% del PIB español y genera alrededor de 550.000 empleos directos.

En este contexto, Fundación Corell hace una firme apuesta por una actuación ordenada, asociada a una cronología con hitos y metas realistas, cuyo objetivo sea evitar poner en entredicho la estabilidad del sistema y proporcionar certidumbre, "teniendo en cuenta que el centro de la problemática que rodea al sector de la movilidad está intrínsecamente relacionado con el cambio de modelo energético", tal como señala el presidente de la institución, Miguel Ángel Ochoa.

En este sentido, "el avance del modelo energético para dar respuesta a los retos que plantea

el transporte terrestre actual y futuro pasa por ser conscientes de la necesidad de una neutralidad tecnológica, que permita la toma de decisiones y la puesta en marcha de soluciones homogéneas en línea con el ritmo del entorno", ha destacado Ochoa durante el Foro.

Declaración firmada

En este sentido, algunas asociaciones del calibre de Astic, Confibus, Fenadismer, Fitrans y UOTC, han presentado una declaración conjunta a favor de una movilidad sostenible. En ella reflejan su cooperación y compromiso con las iniciativas necesarias para garantizar un crecimiento económico y sostenible, empleo de calidad, la transformación del modelo energético y tecnológico, la mejora del medioambiente y el cumplimiento de los acuerdos internacionales suscritos por el Gobierno de España. "Apoyaremos aquellas medidas positivas que persigan de una forma razonable y sostenible, social y económicamente, el cumplimiento de los objetivos medioambientales marcados", ha resaltado el directivo durante su intervención.

Por último, las organizaciones firmantes han manifestado su voluntad de cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), impulsados por la Organización de Naciones Unidas. En concreto, se fijan en el Objetivo 3, centrado en el avance hacia una transición energética favorable para el medio ambiente; el Objetivo 8, que busca



fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y un trabajo digno para todos y, por último, el Objetivo 9, por el desarrollo de infraestructuras, la promoción de la industrialización inclusiva y sostenible y el fomento de la innovación.

Con todo ello, Fundación Corell ha mostrado su disposición para trabajar mano a mano con todos los agentes implicados en el desarrollo de un nuevo paradigma del Sector, que debe tener en cuenta la complejidad de la actividad económica del transporte por carretera.



Algunas consideraciones de las Asociaciones implicadas

Las cinco organizaciones firmantes han realizado una serie de afirmaciones. Entre ellas señalan que la movilidad de personas y mercancías es un derecho que no se debe restringir, sacrificar ni comprometer para no perjudicar la cohesión territorial y el desarrollo armónico y la prosperidad de las sociedades; que es vital contar con sistemas e infraestructuras de transporte eficaces y eficientes para el crecimiento económico, la creación de empleo y la calidad de vida diaria de la población, incluyendo en ello un tejido empresarial capaz de enfrentar los retos medioambientales, tecnológicos y competitivos en un contexto global.

Señalan también que ninguna iniciativa y medida amparada en la necesaria transición energética se debe utilizar para vulnerar la libre y ordenada competencia y suponer distorsiones no justificadas

en el reparto y competencia modal ni en la competitividad de nuestra economía; que la transición hacia un modelo de movilidad sostenible y de bajas emisiones en el transporte debe permitir que los operadores alcancen los objetivos de la forma más eficiente y ordenada posible, con plazos suficientes para adoptar sus decisiones de inversión, y se desarrollen normativas de carácter armonizador que contemplen soluciones homogéneas donde prevalezca el principio de neutralidad tecnológica para la adopción de políticas y medidas destinadas a la movilidad sostenible.

Por último, han mostrado todo su apoyo hacia las medidas positivas de todo tipo que persigan de una forma razonable y sostenible, social y económicamente, el cumplimiento de los objetivos medioambientales marcados. Entre algunas de ellas se encuentran

el mantenimiento de una política de actuación no discriminatoria que, sobre la base de las mejores tecnologías disponibles y existentes en el mercado, permita avanzar en el logro de los objetivos marcados, sin menoscabo de modelos y técnicas de suministro de medios y energías actualmente en funcionamiento y que ayuden a cumplir dichos objetivos. Prosigue con el apoyo a la potenciación y promoción del uso del transporte público de personas y mercancías por carretera y a la intermodalidad como alternativa real a la hora de abordar los retos medioambientales a través de medidas y acciones que incentiven un transporte eficiente y sostenible.

También han decidido apostar por dedicar la totalidad de los recursos que las Administraciones puedan generar justificándolos precisamente en la necesidad de



reducir la huella de carbono a la mejora del medioambiente a través de inversiones en el diseño y ejecución de las infraestructuras

que mejoren la calidad y densidad de la red viaria, así como al uso de energías más limpias y a la concienciación de la Sociedad.

La I Jornada de la Federación catalana puso en valor el papel del autobús en la transición hacia la movilidad sostenible

Fecav aboga por una moratoria para el autobús en el acceso a la Zona de Bajas emisiones de Barcelona

El pasado 26 de noviembre tuvo lugar I Jornada Fecav, bajo el lema "Herramientas para la transición hacia una movilidad sostenible y el papel del

autobús", en el Auditorio del CCCB de Barcelona. Más de 150 personas asistieron al acto, entre las que hubo responsables de empresas operadoras de

transporte en autobús, representantes de las Administraciones, miembros de entidades vinculadas a la movilidad por carretera, académicos y expertos.

La concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Rosa Alarcón, fue la encargada de inaugurar la Jornada. En relación a los autobuses sin distintivo medioambiental, que no podrán entrar en la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona a partir de enero de 2021, momento en que acabará la moratoria de un año que se ha establecido, dijo que "se podrían buscar soluciones si se trabaja para hacer más limpios los vehículos con reconocimiento de la DGT". En este sentido explicó que el Ayuntamiento de Barcelona está cooperando con la Dirección General de Tráfico para buscar una solución.

El primer bloque de la Jornada, moderado por David Guerrero, periodista de La Vanguardia, trató sobre los retos para la mejora de la red de servicios regulares. Salvador Milà, que fue ponente de la Ley de Financiación del Transporte Público de Catalunya de 2015, remarcó que la movilidad es un derecho esencial y que hay que establecer mecanismos para garantizarlo.

Josep Maria Fortuny, subdirector general de Ordenación del Transporte y Desarrollo Sectorial de la Generalitat, añadió que hace falta una financiación del transporte público con previsión plurianual, lo que podría sustentarse en un Pacto de Estado. Por su parte, Xavier Sanyer, jefe del Servicio de Movilidad de la ATM de Barcelona, presentó el Plan Director de Movilidad 2020-2025 y los aspectos que afectan al transporte en autobús.

Tecnologías de movilidad

El segundo bloque, sobre digitalización y aplicación de las nuevas tecnologías en la movilidad, fue moderado por Anna Grau, consultora de Doxa. Joan Maria Bigas, director de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad de la AMB, explicó el funcionamiento de varias herramientas digitales como las aplicaciones para móvil AMB Movilidad, AMB Aparcamiento Metropolitano y AMB Park + Ride. También explicó el sistema de control la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona.

En su turno, Agustín Gómez, secretario general de Ascabús, incidió en los múltiples sistemas de seguridad que incorporan los autobuses y todos aquellos que serán obligatorios en los próximos años, al tiempo que destacó que el autobús es el medio por carretera más seguro. Por su parte, Ignacio Uría, jefe del Área de Infraestructuras y Proyectos Tecnológicos de la



EMT de Madrid, habló del sistema de pago con tarjeta de crédito y reconocimiento facial en algunos autobuses que operan, sistema impulsado en colaboración con Madrid in Motion.

El autobús

Las infraestructuras y las fuentes de energía para el impulso de la movilidad en autobús fueron los temas que se trataron en el tercer bloque, moderado por Miquel Estrada, profesor asociado de la UPC. Contó con la participación de Benjamí Cubillo, subdirector general de Transporte Público y Movilidad de la Generalitat, que introdujo el proyecto BRCAT, para la creación de corredores de bus de alta velocidad, complementaria a la red exprés.cat. Asimismo, también destacó la continua renovación del parque móvil realizada por los operadores de transporte público de la Generalitat de Catalunya, sin aportación pública. En su turno, Javier López Aranguren, de Cepsa, expuso la previsión de uso de fuentes de energía para la movilidad según el estudio "Cepsa Energy Outlook 2030".

Rafael Barbadillo, presidente

de Confibus, trató sobre el acuerdo para implementar un carril BUS VAO en la A-2 de acceso a Madrid. Esta infraestructura permitirá mejorar la velocidad de los trayectos en autobús, uno de los grandes retos de este modo, según Barbadillo. De hecho, especificó que "hay que mejorar la rapidez del autobús entre un 15 y un 20% para que se produzca un trasvase del vehículo privado al transporte público en autobús". Asimismo, añadió que la inversión se podría recuperar en un año si se considera el tiempo que los viajeros pierden en las congestiones diarias en Madrid que se evitarán con esta infraestructura.

Por su parte, Iñigo Azcona, de Irizar e-mobility, explicó las diferentes alternativas de movilidad que ofrece este fabricante. Expuso que hay una solución eléctrica para ámbito urbano y metropolitano, pero todavía no para otros servicios. A la vez remarcó que uno de los grandes retos de los vehículos eléctricos son los puntos de recarga.

El último bloque, sobre los retos del transporte discrecional de turistas en autobús, lo moderó la presidenta de la comisión de

Turismo de Foment del Treball Nacional, Silvia Perera. Miguel Ángel Escobar, responsable de Movilidad Eficiente del ICAEN, presentó las ayudas Moves para la renovación de flotas, de las que aún está pendiente de ejecución un 70% destinado a autobuses eléctricos e híbridos enchufables.

Daniel Imbert-Bouchard, investigador del CETT, trató en su ponencia sobre las aportaciones del transporte en autocar al turismo y el encaje de este modo en las ciudades que reciben más visitantes, destacando su papel aglutinador y ordenador.

Por último, Lluís Cerdà, jefe del departamento de Gestión de la Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, explicó los retos de la ciudad condal en relación a la movilidad de turistas. En este sentido, especificó que, en el futuro, en Barcelona podría establecerse un modelo de parada y estacionamiento de bus discrecional con una "zona bus pass A", donde se accedería para estancias cortas. Además, habría cuatro zonas de aparcamiento (Montjuic, Fabra y Puig, Zona Universitaria y Foro) de larga duración (dos o más horas).

Conclusiones

El presidente de Fecav, José María Chavarría, en las conclusiones de la Jornada, repasó los temas tratados durante el día. En relación a la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona, pidió "un plazo superior de moratoria para el transporte en autobús, para poder dar respuesta al incremento de la demanda que se dará con esta medida, por la prohibición de circulación de vehículos privados". Este incremento, según explicó Chavarría, implica que las empresas operadoras no sólo tienen que hacer frente a la renovación de flotas, sino también a su ampliación. Asimismo, incidió en la necesidad de ayudas para llevar a cabo estas inversiones.

La clausura de la Jornada corrió a cargo del director general de Transportes y Movilidad de la Generalitat, Pere Padrosa, que agradeció la organización de la Jornada y remarcó el gran interés de los temas que se trataron. Además, remarcó que debemos estar preparados para el futuro, que pasará por una ambientalización de las flotas que se tendrá que ir haciendo de forma ordenada pero firme.



El recinto ferial de Silleda acogió, del 21 al 23 de noviembre, la consolidación de un evento que trasciende lo local

Expobus logra cosechar un importante éxito en la segunda edición, creciendo un 50% sus visitantes

La Feria del Transporte de Viajeros por Carretera, ExpoBus Iberia 2019, cerró sus puertas el pasado día 23 a su segunda edición, sumando a su

importante incremento expositivo un notable aumento en la cifra de asistencia. Una amplia variedad de oferta, con destacada presencia de fabri-

cantes, carroceros e industria auxiliar, jalonaron los dos pabellones, destacando que el certamen va más allá de una simple cita de ámbito local.

A Silleda acudieron 1.882 visitantes, lo que supone un 48% más que en la pasada cita, cuando visitaron el Salón 1.266 personas. "Una cifra muy notable teniendo en cuenta la especificidad del Sector y debida tanto a la buena acogida del certamen como a la ampliación de su duración en un día, motivada por el éxito de la pasada convocatoria", según apuntan desde la Organización.

Estos visitantes, "que destacaron por su alto perfil profesional, procedían en su inmensa mayoría de España y Portugal". Sin embargo, también se registraron algunos asistentes de Alemania, Reino Unido, Irlanda, Italia, Rumanía, Suiza y Turquía, siendo en algunos casos invitados por marcas presentes en la feria. Son en total de nueve países, cuando el año pasado eran de cinco, aumentándose así su carácter internacional. En cuanto al público nacional, es reseñable que acudieron profesionales del Sector de todas las comunidades autónomas, además de la ciudad autónoma de Melilla.

A nivel expositivo, "la feria creció de forma espectacular en esta edición. Así, además de contar con un día más, el certamen contó con 152 firmas expositoras, un 50% más que en la pasada cita. De ellas, 64 fueron expositores directos presentes con stand (+39%). Un crecimiento que supuso también una mayor presencia internacional, pues las firmas expositoras procedían de 21 países, un 61% más, mientras que los expositores directos fueron de cuatro países, que suponían el doble que el año pasado y que eran de España, Portugal, Irlanda y Turquía", según el balance aportado por la Feria.

En cuanto a las empresas presentes directamente, el 81% llega-



ron de fuera de Galicia, nacionales o extranjeras, mientras que en la pasada edición fueron el 72%.

La superficie neta alcanzó los 8.009 metros cuadrados, un 36,5% más que en 2018, lo que provocó que la feria se extendiera a un segundo pabellón. Se sumaron a este espacio las zonas ocupadas por distintas actividades, llegando a los 29.000 metros cuadrados brutos.

Expositores

Entre los expositores de ExpoBus Iberia 2019 estuvieron la práctica totalidad de las principales empresas fabricantes y carroceras del Sector del autobús, además de numerosas compañías de su industria auxiliar. Todas ellas conformaron un completo escaparate con las últimas tendencias y novedades en el transporte de viajeros por carretera.

"La inmensa mayoría de estos

expositores mostraron a la organización su satisfacción por esta segunda edición, en la que ExpoBus Iberia se consolida como la segunda feria del Sector a nivel nacional", confirman desde la organización del Salón.

Actividades paralelas

Las actividades de ExpoBus Iberia también aumentaron en esta edición, destacando las propuestas técnicas pero contando además con algunas más lúdicas.

Hubo un mayor número de jornadas, que además destacaron por abordar temas de máximo interés. El primer día varios gestores nacionales debatieron sobre el futuro de la movilidad urbana, además de llevarse a cabo una intervención centrada en la viabilidad de los autobuses de hidrógeno y otra en los servicios digitales Omniplus ON para autobuses y autocares.

El segundo día, el director general de Movilidad de la Xunta de Galicia, Ignacio Maestro, expuso el Plan de Transportes de Galicia, se trataron las innovaciones en seguridad para autobuses y se realizó un coloquio sobre la situación del transporte de viajeros por carretera en los mercados portugués y francés. Para la tercera jornada quedó el análisis de la escasez de conductores profesionales en el Sector.

También dentro del programa más profesional se incluyó un circuito de pruebas en el que varias empresas pusieron a disposición de sus potenciales clientes la posibilidad de conducir alguno de sus modelos. Además, en la línea de consolidación de ExpoBus Iberia como punto de encuentro sectorial, tuvieron lugar varias reuniones, como las de la Federación Gallega de Servicios de

Transporte en Autobús (Fegabús) y la Federación Gallega de Asociaciones de Viajeros en Autocar (Transgacar).

En cuanto a las actividades más lúdicas, destacó una exposición de clásicos en las que pudieron verse originales autobuses desde la década de los '30, con algún modelo que es el único que se conserva actualmente a nivel mundial. Auténticas joyas que pertenecen a Empresa Cuiña y Autocares Mosquera (grupo Autocares Rías Baixas), Autocares Lázara, Autocares Meijide, Empresa Lázara, Autocares Benito García y la desaparecida Empresa Garrido.

Además, los visitantes pudieron saber cómo se viajaba en los años '50, disfrutando de un paseo en un vehículo del año 1953 perteneciente a la colección de autobuses históricos de la Empresa Cuiña.

El director general de Movilidad de la Xunta, Ignacio Maestro, detalló el proceso y el estado actual del Plan regional

El Plan de Transportes de Galicia supera las 3.100 líneas y cubre más del 97% del territorio

Ignacio Maestro, director general de Transportes de la Xunta de Galicia, participó el segundo día de feria en una de las jornadas paralelas más concurridas para explicar los pormenores del Plan de Transportes de Galicia.

La base del Plan de Transporte de Galicia se basa en el Reglamento 1370 de la UE, que fijaba el objetivo en la fecha de diciembre de 2019. En este escenario, Galicia aprobó el Plan de Modernización 10/2016, que se planteó como un paso transitorio hacia el actual. "En un principio, garantizaba el servicio en todo el territorio, pero daba la opción a la renuncia de la concesión (unas 600 líneas), las cuales tuvimos que atender desde la Xunta. Esta es la razón por la que el Plan actual se plantea en dos fases", afirmó el director general durante su presentación.

El mencionado Plan de Modernización incluyó, como novedades, el transporte compartido y el transporte a la demanda. "Y dos años después", recalcó Maestro, "podemos decir que fue positivo, con mayor cobertura de la red y medio millón de usuarios

mensuales. De casi un millar de líneas, cerca de la mitad son compartidas entre el transporte escolar y el regular, y la cifra de usuarios del transporte a la demanda ronda los 10.000".

En dos fases

El nuevo Plan gallego se licita en dos fases. Por un lado, las líneas que se adjudicaron en 2017, cuya caducidad era de dos años. Y, por otro, las líneas que se siguieron prestando, que vencían en el mencionado diciembre de 2019.

Maestro destacó que, "en la actualidad, ya hemos adjudicado 85 de los 98 lotes licitados, mientras que los otros 13 lo estarán antes de que acabe el año. Apoyamos a las pymes limitando el número de adjudicaciones e impulsando las UTEs".

A juicio del director general, el objetivo es lograr "un transporte moderno, sostenible y eficiente, sin olvidarnos del factor social, tanto desde la óptica de los usuarios como de los puestos de trabajo. Esto lo vamos a hacer mediante el transporte a la demanda (que se puede solicitar por teléfono, por la web y una app), el transporte compartido (que se



presta siempre con acompañante, que no es obligatorio, pero para nosotros sí, primando la vertiente escolar) y la coordinación con los transportes urbanos".

Así, el Plan de Transporte Metropolitano ha supuesto una gran ventaja para cinco grandes áreas, "y ahora el siguiente paso es conseguir que toda Galicia sea un área única, con transpor-

dos fáciles y eliminando desigualdades".

En la actualidad, la flota que presta servicio en la comunidad gallega asciende a 2.000 vehículos, todos ellos con SAE, canceladora y eficiencia energética.

Para finalizar, Maestro aportó cifras concretas: la 1ª fase, de 98 contratos, supone un montante de 63 millones de euros y 2.000

puestos de trabajo; la 2ª se compone de 28 contratos, con 28 millones y 1.200 empleos.

Los criterios para adjudicar la 1ª fase concedían un 49% a la memoria, y registró una bajada media en las ofertas del 7,8%. En la actualidad, la red se compone de 3.123 líneas, 3.182 puestos de trabajo y da cobertura a más del 97% de la población gallega.

Daniel Alonso, de Autos Comparado, se alza con el título de Mejor Conductor de Autocar 2019

El gallego Daniel Alonso García, de Boiro (A Coruña), conductor de la empresa Autos Comparado (Noia, A Coruña), se alzó en la feria ExpoBus Iberia como el Mejor Conductor de Autocar de España 2019, con una puntuación de 966 puntos.

El segundo puesto fue para otro gallego, Roberto Carlos Cancela Rodríguez, de Santiago de Compostela, conductor de la empresa Autocares Rías Baixas, con sedes en Salcedo (Pontevedra) y Santiago de Compostela. Obtuvo un total de 950 puntos. Y el tercer lugar lo consiguió el zamorano, de Puebla de Sanabria, Rubén Álvarez Castro, de la empresa Autos Álvarez de Viajeros (Zamora), quien consiguió 903 puntos.

Por otra parte, también se reconoció a las tres empresas de los conductores galardonados en el concurso, el cual contaba con Irizar como patrocinador principal y con MAN Truck & Bus como patrocinador técnico.

En la segunda edición de este concurso participaron una treintena de conductores y conductoras procedentes de Galicia, Asturias, Castilla y León, Madrid, Barcelona y Andalucía.

Las pruebas que se llevaron a cabo para conceder este galardón, realizadas con dos unidades MAN Lion's Coach y supervisadas por técnicos del Centro de Formación TECE (Técnicas Especiales de Conducción Eigenbauer), consistieron en un slalom por delante y por detrás, diana de precisión, cambio de carril, cálculo de paso estrecho y de altura y también aparcamiento lateral. Además, por primera vez se llevó a cabo una prueba teórica, consistente en un examen tipo test.

Entrega de premios

La entrega de galardones se llevó a cabo en un cóctel patrocinado por la empresa Irizar, al que se invitó a todos los participantes tanto en el concurso como en la feria ExpoBus Iberia 2019.

En este acto, Ricardo Durán, director de la Feira Internacional de Galicia Abanca, mostró su satisfacción por contar con un evento de estas características en el marco de la feria y agradeció a los patrocinadores su apuesta por este evento. A continuación, el director del Centro de Formación TECE, Gerhard Eigenbauer,



explicó en qué consistieron las pruebas y destacó el alto nivel de los participantes.

Finalmente se anunciaron los galardones, siendo entregado el tercer premio por Ricardo Durán, el segundo por Nicolás Escudero, responsable comercial de la zona noroeste de la firma MAN Truck & Bus; y el primero por Jon Isasisasmendi, del equipo comercial de la zona norte de la empresa Irizar.





Stand de Atlas Bus.



Stand de BMT.



Stand de Dipetane.



Stand de Fogmaker.



Stand de AudioBus.



Jorge Alajarín, responsable de Brusa.



Stand de Dipety.



Stand de GMV.



Stand de Auto Cuby.



Stand de Capmar.



Stand de Driveline.



Stand de Grammer - Nutriset.



Stand de Autos González.



Stand de Car-bus.net.



Stand de Dypa.



Stand de Higer.



Stand de Azimut.



Stand de Castrosua.



Stand de Emar Kiel.



Stand de Integralia.



Stand de Beulas.



Stand de Cojali.



Stand de Ferqui.



Stand de Irizar.



Stand del Grupo BMS.



Stand de Denaparts - Alcoa.



Stand de Foco Creativo.



Stand de Isringhausen.



Stand de IST - Isis.



Stand de Mercedes-Benz.



Stand de Salco - Goodyear.



Stand de Traceus.



Stand de Isuzu.



Stand de MVT.



Stand de Sefac.



Stand de Transfer VLC.



Stand de Iveco Bus.



Stand de Nogebus.



Stand de Sevicar - Fiat.



Stand de Uniformes Muzi.



Stand de JMB.



Stand de Ofimática.



Stand de Sevicar.



Stand de Unvi.



Stand de King Long.



Stand de Orton Sistemas.



Stand de Sunsundegui.



Stand de VDL.



Stand de Locatel.



Stand de Otokar.



Stand de Suzohapp.



Stand de Volcano.



Stand del MAN.



Stand de Proconsi.



Stand de Temsa.



Stand de Volvo.

Instrumentos de Trabajo

Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

NEXOTUR.com AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO DIARIO ONLINE

CONEXO.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexobús.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoHotel.com HOTELERÍA Y ALOJAMIENTO PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NEXOTUR AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

CONEXO REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Nexobús TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

CEHAT HOTELERÍA ESPAÑOLA PERIÓDICO MENSUAL (10 EDICIONES)

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

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

destinoMadrid El Turismo de Madrid después TRIMESTRAL (4 EDICIONES)

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

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

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

RANKING DE EMPRESAS TURÍSTICAS PERIÓDICOS ANUALES (4 EDICIONES)

PROTAGONISTAS DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIÓDICOS ANUALES (2 EDICIONES)

CIMET CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

Turnexo SALÓN PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

NexoBusiness SALÓN DE CONVENCIONES, CONGRESOS E INCENTIVOS

BIBLIOTECA NEXOTUR BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL

Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional

Placa al Merito Turístico del Estado Español

Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional

GRUPO Nexo

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

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



Nexotrans.com
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



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

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

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

ALTA RELOJERIA
RELOJERIA DE ALTA GAMA
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



DOSSIER
DE JOYERIA ESPAÑOLA
MENSUAL (10 EDICIONES)

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

ART&VALUE
TASACION DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)

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

Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERIA
MENSUAL (11 EDICIONES)

Cronometría
RELOJEROS DE VALENCIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



VOLVO EN RUTA
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

PRODIAM
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

FORO
FORO ANUAL DE LA
RELOJERIA ESPAÑOLA

AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

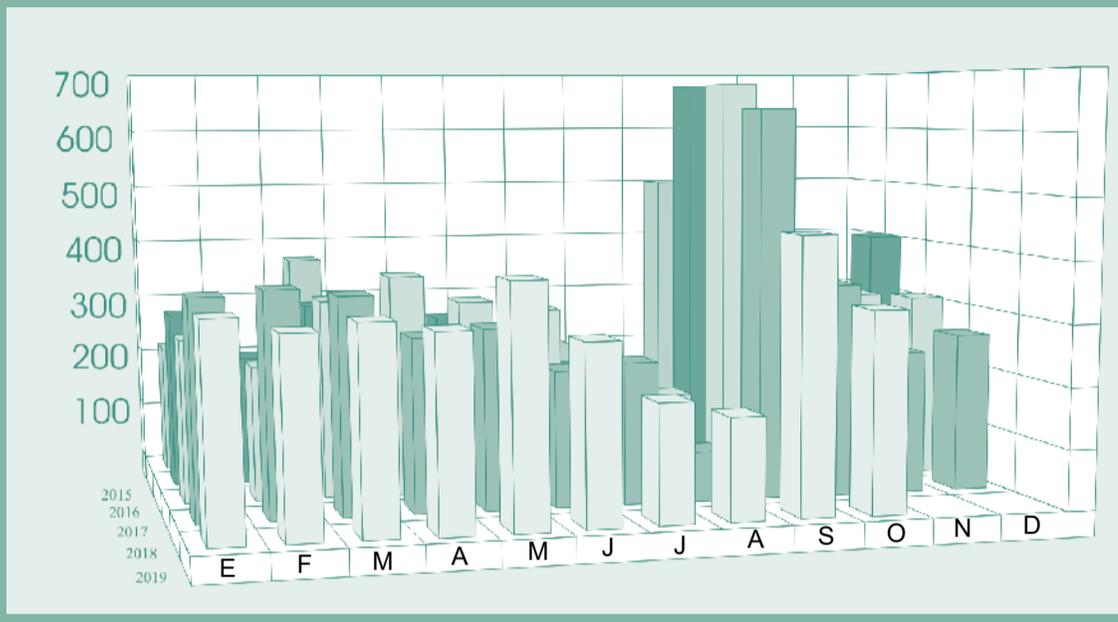
SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

NEXO
editores s.a.

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

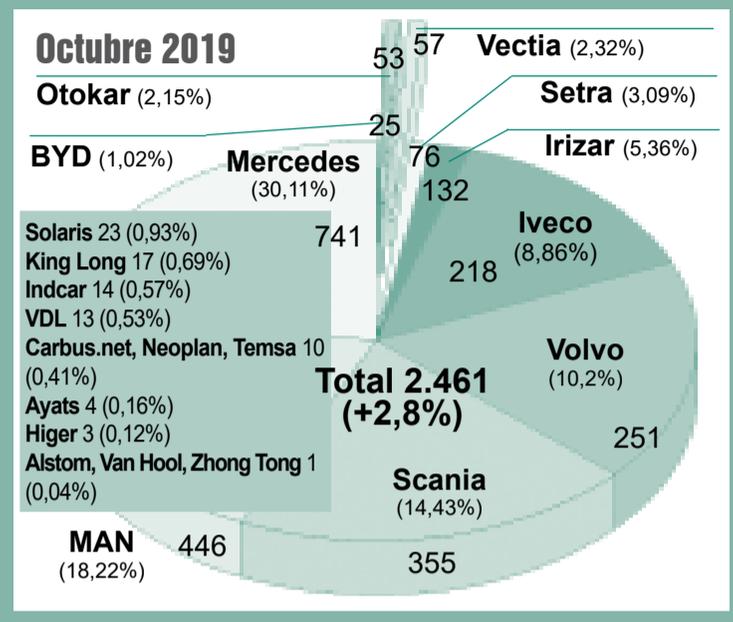
EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El último trimestre del año comienza cumpliendo con las expectativas no demasiado optimistas en lo relativo a las matriculaciones, pero quizá con un descenso más contenido de lo que, en un principio, podría esperarse, dada la evolución de los meses anteriores, sobre todo en septiembre. Aún así, el dato de octubre queda por debajo del que presentó el mismo mes del año anterior. Según los datos de Anfac, el descenso conjunto se cifra en un 6,3%, aunque si se excluyen los micros, el resultado es incluso positivo (+3%), mientras que, en el caso de Aniacam, reporta un alza del 3,7% en autobuses y autocares, y del 2,1% en el global.

MATRICULACIONES POR MARCAS



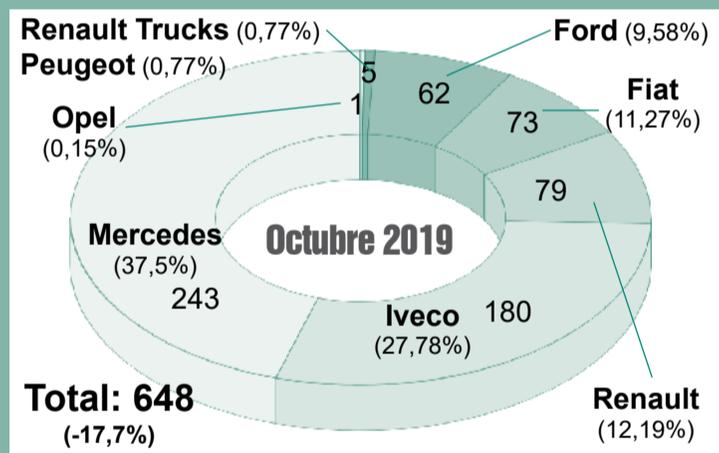
Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mercado de autobuses y autocares recuperó ligeramente, un 3%, durante el mes de octubre, por lo que su acumulado anual, maltrecho tras el mes precedente, se mantiene en esa misma línea (+2,8%). Mercedes mantiene una amplia ventaja sobre el resto de marcas, con MAN y Scania cerrando el podio.

ANIACAM

Mercedes	743
MAN	446
Scania	354
Volvo	251
Iveco	218
Irizar	132
Otros	313

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Todas las provincias de Cataluña aparecen entre las 10 primeras de nuestra tabla, algo que no sucedía desde muchos meses atrás, y un dato que se suma a la presencia de Huesca, reivindicando la zona noreste como la más barata para repostar en nuestro país. A esto se añade que Castellón, Zaragoza y Teruel se sitúan entre las cinco siguientes de las que no aparecen en el listado. Por otro lado, destaca la ausencia de Castilla y León, la escasa presencia de Andalucía y Castilla-La Mancha y la aparición de Madrid, algo no demasiado habitual. En cuanto a los precios, los más asequibles se colocan un escalón por debajo de los que publicábamos hace un mes, aunque la media nacional sigue estable.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Noviembre 2019 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

ONTINYENT - FAMILY ENERGY (V)	0,999
ALCALÁ HEN. - GASEXPRESS (M)	1,039
JUMILLA - COTRAJU (Mu)	1,048
ALCOLEA - (NINGUNO) (Co)	1,049
HOSPITALET - BONÁREA (B)	1,054
OLIUS - PETROLIS BCN (Ll)	1,056
ARBUCIES - BONÁREA (Gi)	1,058
TARRAGONA - BONÁREA (Ta)	1,058
FRAGA - BONÁREA (Hus)	1,062
VILLAF. CABALL. - Cº.Sª. ANA (To)	1,062

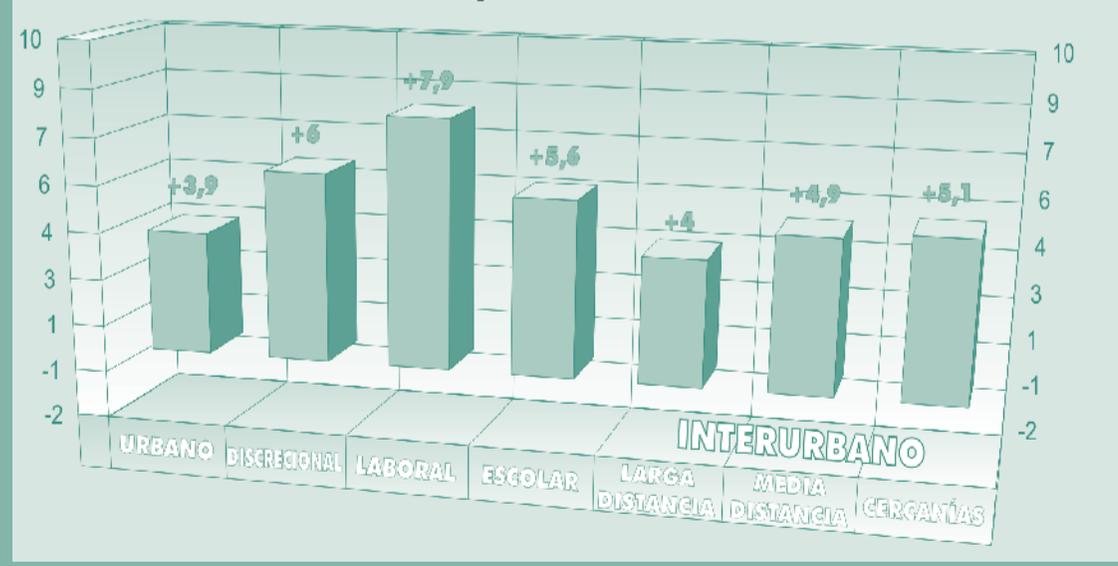


Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Septiembre 2019



Fuente: INE. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de septiembre arrojó un dato positivo, con 423,3 millones de usuarios, un 4,2% más que en el mismo mes del año 2018. El transporte urbano crece un 4,4% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hacía un +2,4%. El volumen subió un 37,5% con respecto a agosto, con el urbano subiendo un 4,9% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 6,5% y el discrecional un 8,1%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

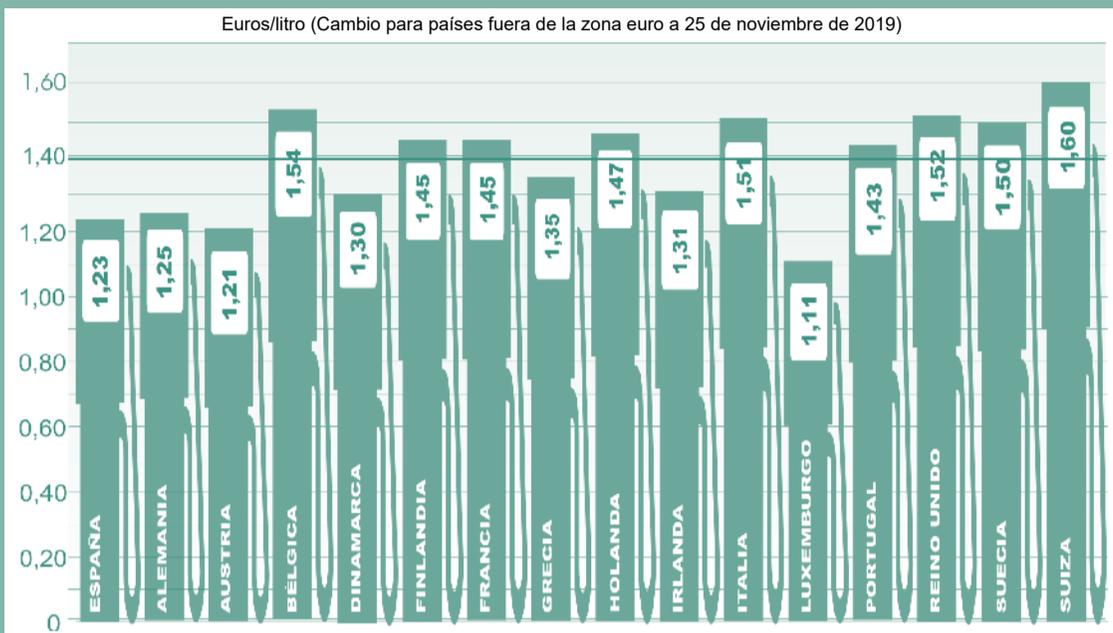
Octubre 2019 - Servicio Público Autobús



Fuente: Ministerio de Fomento (a 4 de noviembre) © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Se mantiene la pérdida de tejido empresarial en el Sector, que se viene repitiendo desde el pasado verano. Atrás quedan aquellos datos en que la fluctuación no pasaba de 3-4 empresas. Ahora, nos encontramos casi 60 menos en los dos últimos meses.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Se repite la media. Según los datos de la 48ª semana del año, el precio medio en Europa que reporta la IRU fue exactamente el mismo que hace un mes, 1,389 euros/litro, y prácticamente igual al de hace dos semanas (apenas dos milésimas menos). En España no ha habido ningún cambio, y se mantiene una media repetida durante los últimos meses, gracias a la estabilidad que presenta el petróleo en los mercados internacionales. Los picos entre los Estados de nuestro entorno se quedan por debajo de 1,6 euros/litro.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 29.11.2019)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,099
Libra Esterlina.....	0,852
Franco Suizo.....	1,100
Corona Danesa.....	7,469
Corona Noruega.....	10,107
Corona Sueca.....	10,505
Florinto Húngaro.....	333,073
Zloty Polaco.....	4,315
Corona Checa.....	25,575
Leu rumano.....	4,75
Rublo Ruso.....	70,552

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,910
1 Libra Esterlina.....	1,173
1 Franco Suizo.....	0,909
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,099
1 Corona Sueca.....	0,095
100 Florintos Húngaros.....	0,30
1 Zloty Polaco.....	0,238
100 Coronas Checas.....	3,91
1 Leu rumano.....	0,21
100 Rublos Rusos.....	1,42

Bus stop

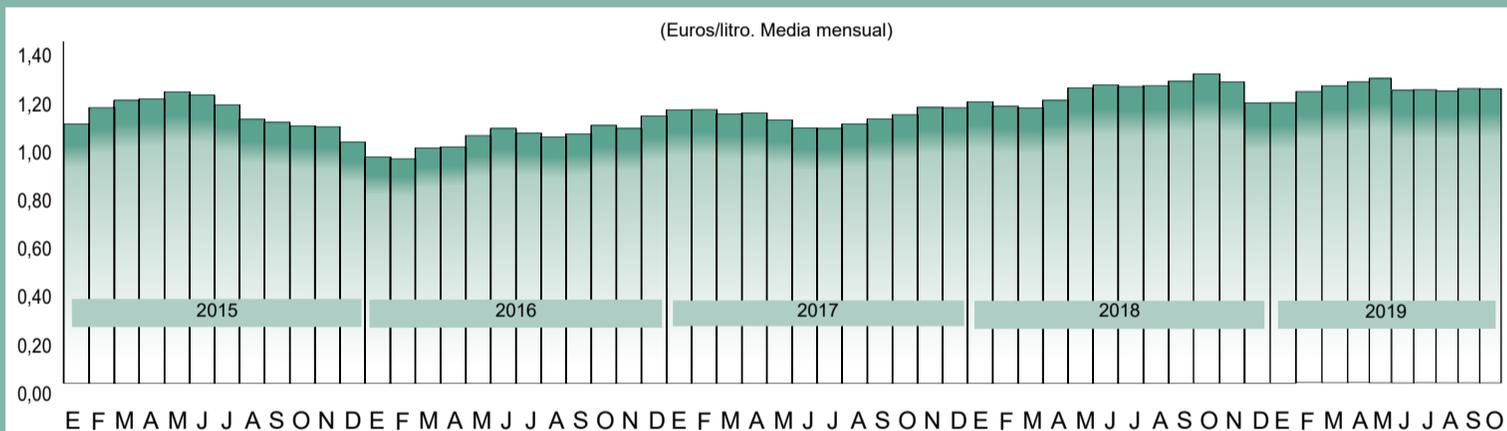


¿Solución de movilidad? El autobús

Daniel Gallego

LAS NECESIDADES de movilidad deben ser satisfechas, y además, tanto la población como el planeta requieren que las soluciones que se apliquen sean sostenibles. Por eso, es una buena noticia que diferentes organizaciones empresariales del Transporte, tanto de mercancías como de viajeros (entre ellas, Confibus y Astic), hayan firmado una ‘Declaración conjunta a favor de una movilidad sostenible’, en la que manifiestan su firme voluntad de cumplir con los objetivos de desarrollo sostenible inspirados en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, sobre todo en lo relacionado con avanzar hacia una transición energética favorable para el medio ambiente, para garantizar una vida saludable y promover el bienestar de la ciudadanía. En los días en que se está celebrando en Madrid la Cumbre por el Clima (no exenta de polémica, siempre a nivel político), el Sector reclama su espacio como solución sostenible, eficiente y accesible de la movilidad. Consciente de que el transporte (en su conjunto) es uno de los culpables de las emisiones de CO₂, el autobús y el autocar se postulan como ejemplo a seguir para reducirlas, apostando todo al transporte colectivo, siempre mejor que el privado.

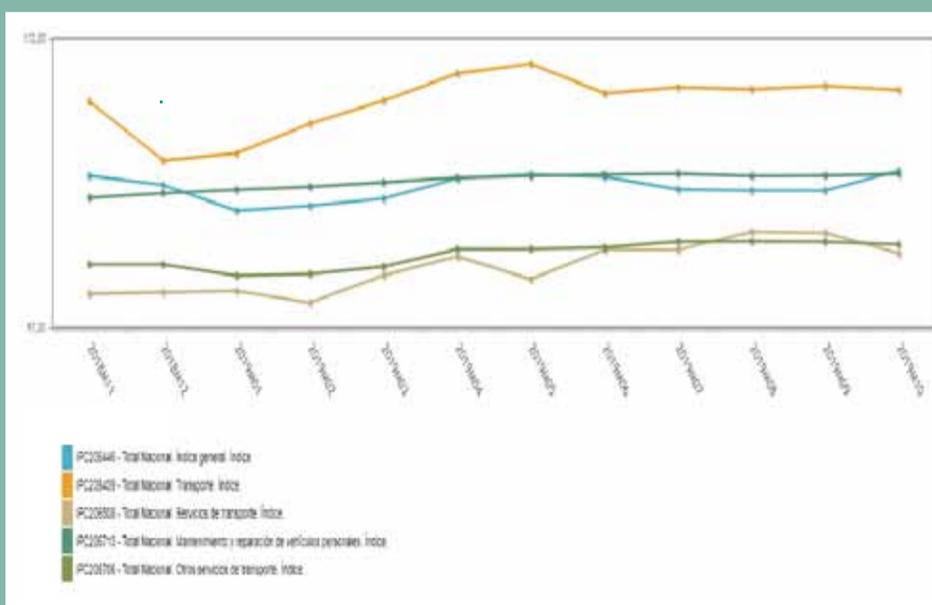
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



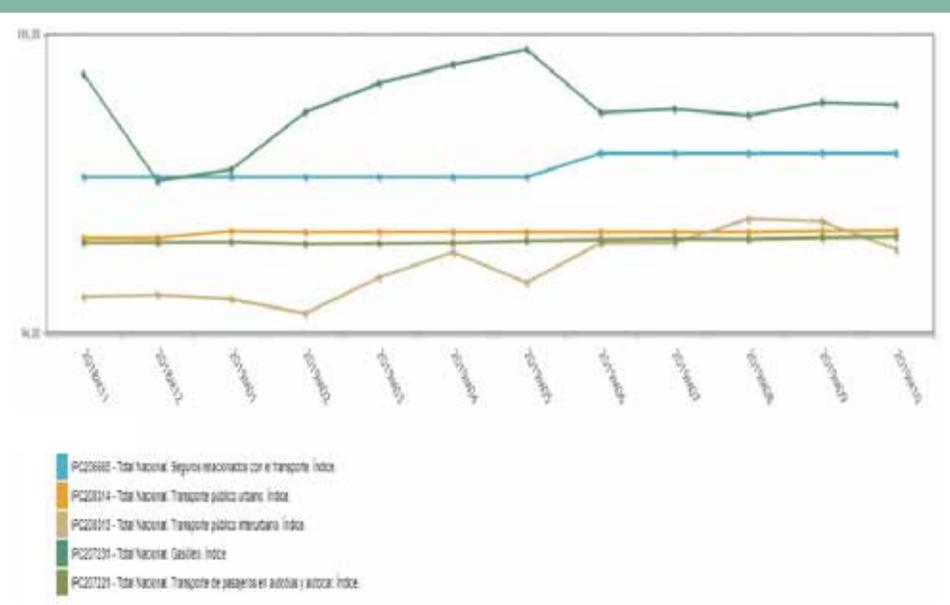
Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.



© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El índice general del IPC es el único de todos los que aparecen en los gráficos que experimentó un ligero ascenso según los datos del mes de octubre. Por contra, encontramos descensos en las curvas, algunos de ellos significativos, correspondientes a los Servicios de Transporte y al Transporte Interurbano, quedando el resto de indicadores más o menos en los mismos términos que en los meses precedentes. Llama la atención este último dato, el del Interurbano, y también que el del Gasóleo lleve casi medio año estancado (o con una muy leve tendencia al alza) a pesar de los vaivenes que se pueden apreciar sin demasiado esfuerzo en los surtidores de las estaciones de servicio.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS

BMC ESPAÑA	☎ 967-522560
Pl. Campollano, Calle E, 7 ALBACETE	☎ 967-520073
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragón, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MAN TRUCK & BUS IBERIA	☎ 91-6602000
Av. Cañada, 52 Coslada MADRID	☎ 91-6602000
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S.Fernando MADRID	☎ 91-6787128
NISSAN MOTOR ESPAÑA	☎ 93-2907486
General Almirante, 4-10 BARCELONA	☎ 93-2908227
PIC GROUP	☎ 91-3023781
Arturo Soría, 310 MADRID	☎ 91-3022847
SCANIA HISPANIA	☎ 91-6788089
Av. Castilla, 29 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6789212
VDL BUS & COACH SPAIN	☎ 91-5621216
Serrano, 85. 5ª Izda. MADRID	☎ 91-5624872
VOLVO ESPAÑA	☎ 91-3727800
Proción, 1 MADRID	☎ 91-3728203

CARROCEROS

ALVILA	☎ 96-1443629
Cª. 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
CAR-BUS.NET	☎ 938735698
Ramón Farguelli, 33-35 Manresa BARCELONA	
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460
C. Coruña, 59, 5 Santiago A CORUÑA	☎ 981-552461
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420
Pl. La Barreda, P.15NoreñaASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

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

SUNSUDEGUI	☎ 948-562011
Pl. 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
MITSUBISHI 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 Toreros MADRID	☎ 91-3472243
RENAULT ESPAÑA COMERCIAL	☎ 91-7662200
Av. de Burgos, 89 MADRID	☎ 91-3028716
TOYOTA CANARIAS	☎ 928-447600
Diego Vega Sarmiento, 5 LAS PALMAS	☎ 928-447621
VOLKSWAGEN	☎ 93-4028167
c/de la Selva, 2 BARCELONA	☎ 93-4025433

INDUSTRIA AUXILIAR

ACCESORIOS

BEYCO UNION	Info.bcn@beyco.es
Ciudad de Asunción, 4	☎ 93-3600600
08030 BARCELONA	☎ 93-3600602
C2M	c2m@c2m.es
P. I. Sud C/La Plana 34-36	☎ 93-6731358
El Papiol 08754 BARCELONA	☎ 93-6731357
CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
CARADAP	Info@caradap.com
Nicaragua, 68	☎ 93-4191949
08029 BARCELONA	☎ 93-4940638
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

AIRE ACONDICIONADO

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

BATERÍAS

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

BILLETAJE

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

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfo.es
Portocristó, 8. Esc. Dª. Bajo C	☎ 916122414
Alcorcón. MADRID	☎ 916129204

BUTACAS

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

CAJAS DE CAMBIOS

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

CALEFACCIÓN

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

CLARABOYAS

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

COMUNICACIONES

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

CORTINAS

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

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

SEFAC	☎ 91-6723612
Cº Rejas, 1 Nave10 Coslada MADRID	☎ 91-6723396

FRENOS

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

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

ILUMINACIÓN

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

LAVADO

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

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

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

SEFAC	☎ 91-6723612
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
María de Molina, 6 MADRID	☎ 91-3629647

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

REPSOL	☎ 91-3487900
Oronse, 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
EEl Aragón-Mª. 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 Encuartes, 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	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571

PUERTAS

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

SEGUROS

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

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

SERVICIOS

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

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

TRANSAVAL	☎ 91-
-----------	-------

Keolis Lyon y Navya han introducido dos transbordadores autónomos para completar la oferta de transporte existente en Lyon

Keolis acelera su desarrollo en movilidad autónoma

El operador francés de transporte público Keolis está poniendo a prueba sus lanzaderas autónomas eléctricas en Rennes, Lyon, Newcastle y Gotemburgo. La entrada en servicio de esos nuevos transbordadores refleja la determinación del grupo de contribuir activamente al futuro de la movilidad definiendo, en colaboración con las autoridades de transporte público, nuevas soluciones de movilidad para aumentar la vitalidad y el atractivo de las comunidades locales. Desde su lanzamiento en 2016, los transbordadores operados por Keolis han cubierto más de 75.000 km y transportado a más de 170.000 pasajeros.

Keolis está desarrollando aún más su prueba de lanzaderas autónomas eléctricas en Rennes con la integración, el 18 de noviembre de 2019, de dos lanzaderas autónomas fabricadas por EasyMile. Esto marca el comienzo de la colaboración entre Keolis y EasyMile, así como el primer despliegue mundial del transbordador GEN 3. Equipada con sensores mucho más eficientes, esta nueva generación de lanzaderas autónomas eventualmente permitirá un servicio totalmente autónomo, sin operador a bordo. La entrada en servicio de esos nuevos transbordadores refle-

ja la determinación del grupo de contribuir activamente al futuro de la movilidad

100% eléctricos, gratuitos y accesibles para personas con movilidad reducida, los dos transbordadores EasyMile funcionan de lunes a viernes, de 7.45 a 18.30, cada 7-15 minutos. La línea de 1,3 km de largo, diseñada para desarrollar la intermodalidad dentro del distrito universitario, es complementaria a la red de transporte público de Rennes (autobús y metro). Ahora que consta de cuatro vehículos, esta flota permite a Keolis probar, por primera vez, la interoperabilidad entre diferentes fabricantes bajo una sola supervisión. Estos ensayos, que forman parte del proyecto 'Movilidades inteligentes', liderado por la ciudad de Rennes, se financian a través de EVRA (Experimentación de Vehículo Routier Autonome) como parte de ADEME (Agencia de Medio Ambiente y de la Energía de la Energía).

Por otro lado, desde el 15 de noviembre, Keolis Lyon y Navya han introducido dos transbordadores autónomos para completar la oferta de transporte existente en Lyon y abordar los desafíos de proporcionar conexiones de 'última milla'. Integrados en la red de transporte público, los dos



transbordadores proporcionan una conexión directa entre la estación Décines Grand Large en la línea de tranvía T3 y la estación Parc OL (línea de autobús 85), de lunes a sábado, de 8:30 a 19:30 (excepto los días de partido y eventos especiales).

Por primera vez en Francia, los vehículos circularán en un entorno urbano en vías públicas junto a automóviles, interactuando con la señalización vial. Este proyecto forma parte de la iniciativa europea Avenue (Vehículos autónomos para evolucionar hacia una nueva experiencia urbana), seleccionada por el programa eu-

ropeo Horizonte 2020. Además, a finales de año, Keolis Downer, la subsidiaria australiana de Keolis, lanzará un servicio de transporte autónomo en Newcastle, una ciudad con una población de 360.000 en el norte de Sydney. El transbordador Navya funcionará en el tráfico rodado en una distancia de dos kilómetros.

El Grupo Keolis fortalece así la oferta de transporte de la ciudad, que ahora incluye servicios de autobús y tranvía, autobuses autónomos, servicios fluviales y servicios de transporte a pedido. Por último, el pasado 12 de noviembre Keolis y Volvo presentaron un

autobús eléctrico de 12 metros de largo en el depósito de Keolis en Gotemburgo (Suecia).

El autobús puede maniobrar, conducir y estacionarse de manera autónoma cuando se requiere cargar o lavar. Usando un *software* desarrollado por Volvo, el autobús se controla y supervisa desde una sala de control. La automatización de las tareas realizadas en el depósito reduce el tiempo que pasan los autobuses en el depósito, aumentando la disponibilidad de la flota y reduciendo el tamaño de los depósitos. También minimiza el riesgo de colisión y optimiza la seguridad.

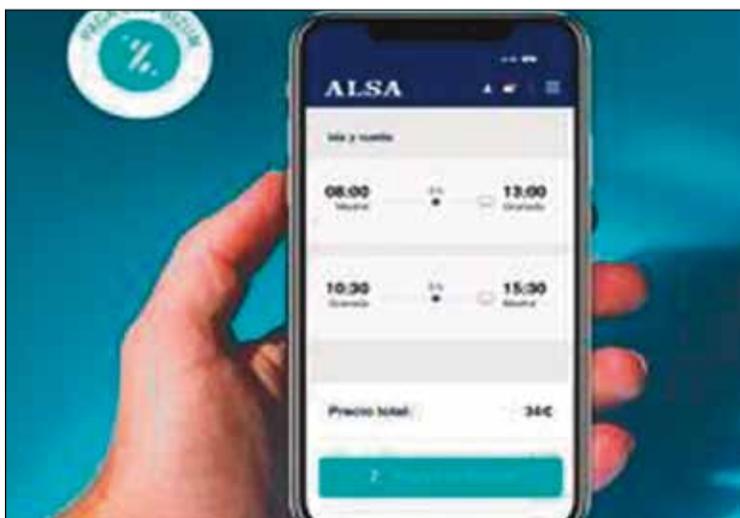
Los billetes de autobús de Alsa ya se pueden comprar por Bizum

En Alsa "ya se puede hacer un Bizum" porque, desde hace unos días, los billetes de la compañía de autobuses se pueden adquirir en su web con esta popular e innovadora forma de pago *online*. De esta forma, los más de cinco millones de usuarios de Bizum pueden comprar sus billetes en la web de Alsa de una manera rápida, cómoda y segura, a través de un sencillo proceso de validación y sin necesidad de tarjeta. Los equipos de Alsa y Bizum han realizado múltiples pruebas para asegurar una experiencia de usuario impecable y con los máximos estándares de seguridad en compras por Internet.

Para Javier Rey, director de Canales Digitales de Alsa, el pago con Bizum "sitúa a Alsa, una vez más, como una compañía pionera e innovadora en este ámbito. Creemos que esta opción de compra, rápida, fácil y segura, va a ser muy bien valorada por nuestros viajeros, una parte importante de los cuales son usuarios intensivos de Bizum".

Darse de alta

Los usuarios de Bizum ya pueden activar esta funcionalidad a través de su banco, dando de



alta la Clave Bizum, un código de cuatro dígitos que funciona de forma similar al PIN de una tarjeta y que cada usuario utilizará para comprar en los portales que hayan habilitado la opción Bizum en su web. Este código es único para cada usuario y válido para todas las compras; el usuario podrá modificarlo cuando quiera.

En la página web de Bizum se recoge la lista actualizada de entidades que trabajan con esta aplicación, así como el proceso de obtención de la Clave Bizum

en cada caso y un tutorial del proceso de pago.

Bizum es una iniciativa conjunta de la banca española lanzada en 2016 como parte de su estrategia de innovación digital, con el objetivo de facilitar el envío y solicitud de dinero entre contactos mediante la vinculación del número de teléfono con una cuenta bancaria. Hoy cuenta entre sus accionistas con 25 entidades financieras, que representan al 96% del sistema bancario español.

Volvo lanzará un autobús de doble piso en 2020

Con un cuerpo de Carrus Delta OY de Finlandia, el nuevo vehículo doble piso de Volvo Buses se denominará 9700 DD y está diseñado principalmente para el mercado nórdico. Cuando se lance el nuevo 9700 DD, formará parte de la gama de productos de Volvo para autocares de larga distancia junto con el Volvo 9700 y el galardonado Volvo 9900.

"Con el lanzamiento del 9700 DD estamos llevando las cosas a otro nivel y ofreceremos una amplia gama de autocares con varias versiones diferentes para que los clientes puedan elegir. Incluso

ahora, antes del lanzamiento, ya existe una notable demanda de 9700 DD por parte de nuestros clientes, lo que demuestra que el nuevo modelo es muy atractivo en el mercado", comenta el vicepresidente de Coach Sales, Business Region Europe en Volvo Buses, Niklas Orre.

El Volvo 9700 DD es impulsado por el Volvo D11K 460, el motor de 11 litros y 460 CV de Volvo que está diseñado para funcionar con diésel, HVO y biodiésel B100. Se proporcionará más información sobre el autobús en su lanzamiento a principios de 2020.



LEGISLACION NACIONAL / AUTONOMICA**Convenio Ávila**

RESOLUCIÓN, DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2019, DE LA OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO de Ávila por la que se dispone la inscripción en el Registro de Convenios y Acuerdos Colectivos de Trabajo y la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Ávila del convenio colectivo "transporte de viajeros por carretera y servicios urbanos de transportes de la provincia de Ávila".

* *Viene del número anterior*
IV. DERECHOS SINDICALES y SOCIALES

Artículo 26.º Capacidad disminuida
En el supuesto de que el trabajador, por disminución de su capacidad física no pueda desempeñar su cometido habitual, podrá optar de manera preferente a cualquier vacante que se produzca o puesto de trabajo que se cree en la empresa compatible con su capacidad laboral.

Artículo 27.º Seguro de accidente de trabajo

La empresa se obliga a formalizar un seguro de accidente de trabajo complementario al oficial y obligatorio, que asegure el pago de la cantidad de 14.000 € en caso de muerte y 28.000 € en caso de incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez.

A los efectos de este artículo, la póliza que deban suscribir las empresas se regirá íntegramente, incluso en la determinación del concepto y grados de invalidez, porcentaje aplicable según naturaleza de la lesión, etc., por la Ley de Contrato del Seguro y por las condiciones generales y particulares de dicha póliza, concertada al amparo de la referida Ley.

Artículo 28.º Prendas

Las empresas afectadas por este Convenio estarán obligadas a proveer de las correspondientes prendas de trabajo, y según las características de estos, cuando se precise a sus trabajadores, de un uniforme completo de verano y un uniforme completo de invierno anualmente. Los trabajadores estarán obligados al uso de dichas prendas.

Artículo 29.º Contratación laboral

En caso de que se produzca alguna contratación laboral, tanto temporal como fija durante la vigencia del Convenio, ambas partes se someterán íntegramente al mismo. En cumplimiento de la legislación vigente sobre contratación laboral, siempre que se produzca algún cese o alguna nueva contratación, tanto el finiquito como el contrato de trabajo que se establezca habrá de ser supervisado por la representación legal de los trabajadores. En el caso de que en la empresa no existiera dicha representación, será supervisado por los representantes sindicales de la Comisión Paritaria.

Cualquier modalidad de contratación temporal, y que en el curso del presente Convenio se convierta en contrato fijo, gozará de las bonificaciones establecidas por las Administraciones, de fomento de contratación indefinida.

Las partes firmantes de este Convenio Colectivo apuestan por el incremento de la contratación indefinida como factor de estabilidad laboral por sus indudables ventajas en diversos órdenes, a la vez que facilitan la inserción laboral de quienes tienen especiales dificultades para encontrar empleo en igualdad de derechos.

Los trabajadores contratados a tiempo

parcial tendrán preferencia en sus empresas para pasar a jornada completa sobre nuevas contrataciones que se vayan a realizar a tiempo completo para cubrir igual Grupo Profesional y/o función.

En aras a reducir la temporalidad y consolidar el empleo en el sector, las empresas asociadas a este convenio contarán con una plantilla estable de un 65 % de los trabajadores fijos.

Por otro lado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.1 b) del Estatuto de los Trabajadores se permite celebrar contrataciones de carácter eventual y por circunstancias de la producción, con una duración máxima de 9 meses dentro de un período de 12 meses. El porcentaje de personas en la plantilla con contrato a tiempo parcial no podrá superar el 35 % para empresas de más de 30 trabajadores.

Artículo 30.º Cursos de Certificado de Aptitud Profesional (CAP)

Se regirá por la normativa vigente en cada momento.

Artículo 31.º Garantías sindicales

En todos los centros de trabajo existirá un tablón de anuncios a disposición de los sindicatos donde poder informar debidamente a los trabajadores.

Así mismo, en los centros de trabajo dispondrán los trabajadores de una hora mensual, para celebrar asambleas, que de no ser consumidas se podrán acumular trimestralmente, con el requisito de comunicarlo a la dirección de la empresa con 24 horas de antelación.

Los delegados de personal en las empresas de menos de 50 trabajadores dispondrán de un crédito mensual de 20 horas para asuntos sindicales. En lo no pactado en el presente Convenio se estará a lo dispuesto en la L.O.L.S. y demás Leyes adicionales.

Artículo 32.º Revisiones médicas

Las empresas están obligadas a realizar un reconocimiento médico anual a sus trabajadores según la LPRL.

Artículo 33.º Normas de carácter subsidiario

Para lo no previsto en el presente Convenio se estará a lo dispuesto en las Normas de rango superior que traten posibles lagunas sobre cuestiones no tratadas en el presente Convenio.

Artículo 34.º Retirada del carné de conducir

En caso de que a un conductor le fuese retirado el carné de conducir, y siempre que esto sea como consecuencia de conducir un vehículo de la empresa y por orden y cuenta de la misma, no impedirá que, entre tanto, siga percibiendo el salario que tuviera asignado en su categoría en el momento de la retirada del carné de conducir, siempre que la retirada del mismo no sea por alcoholemia, drogodependencia o conducción temeraria.

Esta misma protección tendrán en los casos en que el carné de conducir le sea retirado como consecuencia de ir y venir al trabajo, in itinere.

V. CATEGORÍAS PROFESIONALES Y RÉGIMEN DISCIPLINARIO

Artículo 35.º Clasificación profesional

INTRODUCCIÓN:

Los trabajadores de las estaciones de autobuses que antes de la entrada en vigor de la presente clasificación de categorías laborales vinieran realizando varias funciones descri-

tas en diferentes categorías profesionales, seguirá realizando todas ellas, aunque quede encuadrado en una sola categoría profesional, manteniendo las compensaciones económicas existentes por tal motivo.

Grupos profesionales. Los trabajadores afectados por el presente convenio serán clasificados en seis grupos profesionales.

En función de las aptitudes profesionales, titulaciones y contenido general de la prestación, se establecen, con carácter normativo, los siguientes grupos profesionales, con los contenidos específicos que los define.

La adscripción a los grupos podrá estar, o no, en función de la titularidad que tenga el trabajador, siendo determinada por el contenido de la prestación de trabajo.

GRUPO PROFESIONAL 1:

Es el conjunto de tareas de planificación, organización, control y dirección de las actividades de otros, asignadas por la Dirección de la Empresa, que requieren conocimientos necesarios para comprender, motivar y desarrollar a las personas que dependen jerárquicamente del puesto. Todos los puestos de trabajo incluidos en este grupo se cubrirán por libre designación de la empresa. Para su valoración deberá tenerse en cuenta:

-Capacidad de ordenación de tareas.

-Naturaleza del colectivo.

-Número de personas sobre la que se ejerce el mando.

-Comprende:

Titulación a nivel de Escuela Superior o Facultades y/o formación práctica equivalente adquirida en el ejercicio de la profesión. La función primordial es la de mando y organización, que se ejerce de modo directo, ya sea permanente o por delegación, dirigida al rendimiento, calidad, disciplina y obtención de objetivos. De esta forma, los trabajadores pertenecientes a este grupo planifican, organizan, dirigen, coordinan y controlan las actividades propias del desenvolvimiento de la empresa. Sus funciones están dirigidas al establecimiento de las políticas orientada por la eficaz utilización de los recursos humanos y materiales, asumiendo la responsabilidad de alcanzar los objetivos planificados, toman decisiones (o participan en su elaboración), que afectan a aspectos fundamentales de la actividad de la empresa y, desempeñan puestos directivos en centros de trabajo, oficinas, departamentos, etc.

Los titulados de grado medio o conocimientos a nivel de Bachiller Superior, Maestría Industrial o formación equivalente adquirida en el ejercicio de su trabajo. Realizan trabajos muy cualificados bajo especificaciones precisas y con un cierto grado de autonomía, pudiendo coordinar el trabajo de un equipo, asesorando o solucionando los problemas que se planteen y, realizando trabajos cualificados que exijan de iniciativa y conocimiento total de su profesión, responsabilizándose del trabajo ejecutado.

Se incluirán en este primer grupo de funciones que se señalan seguidamente. En la medida en que hasta ahora han existido categorías profesionales, resultará necesario asimilar éstas a las funciones o tareas descritas a continuación:

Licenciados: Dependen de la Dirección o de los Jefes de Servicio y desempeñan funcionarios o trabajos propios de su especialidad (por ejemplo, economía, derecho, informática, ingeniería industrial, etc.) Deberán estar en posesión de la titulación correspondiente.

Jefe de Servicio: El que con su propia iniciativa y dentro de las normas dictadas por la Dirección de la empresa, ejerce las funciones

de mando y organización, coordinando todos o alguno de los servicios de la empresa.

Ingenieros/Jefe de estación: Dependen de la Dirección o de los Jefes de Servicio y desempeñan funcionarios o trabajos propios de su especialidad (por ejemplo, economía, derecho, informática, ingeniería industrial, etc.) Deberán estar en posesión de la titulación correspondiente.

Diplomado Universitario: Dependen de la Dirección o de los Jefes de Servicio y desempeñan funcionarios o trabajos propios de su especialidad (por ejemplo, economía, derecho, informática, ingeniería industrial, etc.) Deberán estar en posesión de la titulación correspondiente.

Inspector Principal: Ejerce la jefatura y coordinación de los servicios de inspección, dependiendo de la Dirección o del Jefe de Servicio.

Jefe de Sección: El que con su propia iniciativa y dentro de las normas dictadas por la Dirección de la Empresa, ejerce las funciones de mando y organización, coordinando todas o alguna de las secciones de la empresa.

Jefe de Negociado: Es el que, bajo la dependencia del Jefe de Servicio, y al frente de un grupo de empleados administrativos, dirige la labor de su Negociado sin perjuicio de su participación personal en el trabajo, respondiendo de la correcta ejecución de los trabajos del personal que tiene subordinado. Se asimilan a esta categoría los especialistas técnicos en equipos informáticos.

Jefe de Tráfico: Con iniciativa y responsabilidad, organiza y coordina el servicio, distribuyendo los vehículos y el personal, dentro de las directrices marcadas por la Dirección o Jefatura de Servicio, procurando resolver las incidencias que se produzcan, e informando a sus superiores con la celeridad que las distintas circunstancias requieran.

Jefe de Administración: El que con su propia iniciativa y dentro de las normas dictadas por la Dirección de la Empresa, ejerce las funciones de mando y organización, coordinando el servicio o departamento de administración de la empresa.

Jefe de Taller: El que, con la capacidad técnica precisa, tiene a su cargo la dirección del taller, ordenando, coordinando y vigilando los trabajos que realicen en su dependencia.

Encargado General: Es el que con los conocimientos técnico-prácticos suficientes y bajo la dependencia de la dirección o jefe de servicio, ejerce el mando directo sobre el personal adscrito a algún servicio dependencia de la empresa.

GRUPO PROFESIONAL II:

Es el conjunto de tareas o planificación de tareas en las labores propias de la empresa. Los trabajos pueden requerir iniciativa y autonomía y se ejecutan bajo instrucciones, con una dependencia jerárquica funcional.

Comprende:

Los trabajos de iniciativa, autonomía y responsabilidad para los que se precisa una preparación técnica especial, reconocida y acorde con las características y contenido de las funciones a desempeñar y, aquellos otros trabajos en donde dicha iniciativa y responsabilidad sean sólo limitadas, pero con un contenido funcional similar a los definidos anteriormente. Los trabajos para los que se requiere una especialización muy determinada, reflejo de una preparación técnica adecuada a las tareas que se deban desempeñar con responsabilidad limitada a las funciones que se deban cumplir son los trabajadores...

● *Continúa en el próximo número*

Congreso**Congreso de movilidad**

Título: Green Gas Mobility Summit
Cuándo: Del 1 al 2 de abril
Dónde: Madrid
Organiza: Gasnam

Los días 1 y 2 del mes de abril tendrá lugar en Madrid una nueva edición de Green Gas Mobility Summit - Save the date organizado por Gasnam. Durante el evento se realizarán ponencias y debates de expertos para tratar los temas principales de la movilidad sostenible y sobre el uso del gas para el transporte dentro del Sector.

**Expo****Los expertos se reúnen**

Título: CIB EXPO China International Bus Expo
Cuándo: Del 11 al 13 de diciembre
Dónde: Shanghái, China

La CIB EXPO, fundada en 2012 como Bus Expo en Shanghái, es una feria de autobuses y autocares. El objetivo del evento es proporcionar a los más de 400 expositores nacionales y extranjeros una plataforma internacionalizada y profesional adecuada para la comunicación entre empresas de autobuses y componentes de vehículos.

**Expo****La tecnología en el transporte**

Título: IT-Trans Karlsruhe Rheinstetten
Cuándo: Del 3 al 5 de marzo
Dónde: Rheinstetten, Alemania

IT-Trans en Karlsruhe es una feria de soluciones de TI en el transporte. Los expositores muestran las últimas novedades de productos y servicios para el sector del transporte público. El evento consta de una exposición y una conferencia en la experiencia global y las decisiones estratégicas están en el centro.

**Feria****Transporte público en Polonia**

Título: SilesiaKomunikacja
Cuándo: Del 21 al 22 de abril de 2020
Dónde: Sosnowiec, Polonia

Los días 21 y 22 de abril se celebrará en Polonia SilesiaKomunikacja, un evento dirigido a proveedores de transporte público en el país. La feria es una excelente oportunidad para conocer los últimos productos y servicios para la industria, y una plataforma de comunicación probada para los proveedores de transporte público.

**Feria****Una de las ferias más esperadas**

Título: FIAA 2020
Cuándo: 6 al 9 de octubre de 2020
Dónde: Ifema (Madrid), España

En el último mes del año, la FIAA ya comienza a estar presente en la mente de las empresas del Sector. Es una cita que tendrá lugar en Madrid, en el Ifema y que ningún expositor ni visitante querrá perderse este 2020. Las principales empresas del mundo han optado por FIAA como el lugar ideal, para presentar sus nuevas características.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

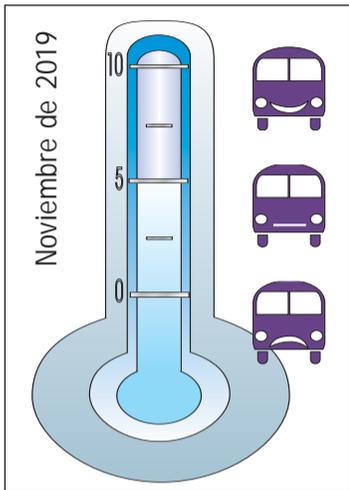
Nexopublic
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

De Profesional a Profesional



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



RESULTADOS

▲ Evolución

Europa inicia nueva andadura

Una de las dos principales incertidumbres a nivel político que tenemos en estos días se ha esclarecido. La Comisión Europea de Ursula von der Leyen echa a andar después de un complejo periodo de elección de comisarios, al menos en el caso del Transporte. Cinco años por delante para aprobar los Paquetes de Movilidad y diseñar el transporte del futuro. Ya solo nos quedaría conocer la composición del Gobierno español y a las personas que gestionarán Fomento.



PREVISIONES

COYUNTURA / Sin semáforos rojos, el último mes se afronta con cierto optimismo

Las malas noticias se alivian de cara al final de este ejercicio

El año termina y no parece que tengamos demasiadas buenas noticias, aunque por otra parte, las malas no se agravan. El gasóleo sigue muy estable, y ya van varios

meses, los viajeros sigue en línea ascendente y las matriculaciones, a pesar de que no acaban de repuntar, parecen amortiguar la caída experimentada en septiembre.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

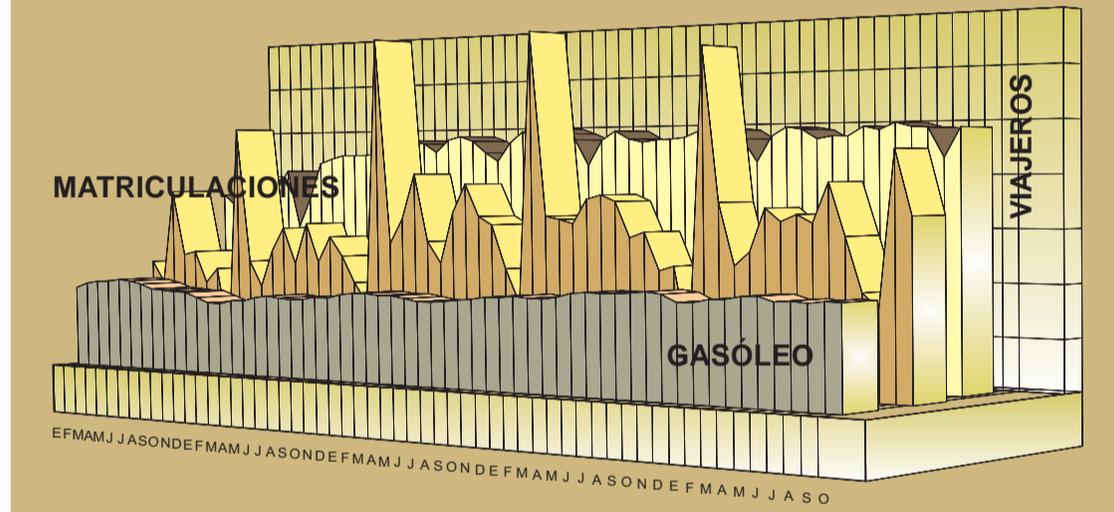
Estabilidad tanto en la materia prima como en los precios en el surtidor, lo que no deja de ser positivo.

FLUJO DE VIAJEROS

La tendencia a lo largo del año no para de ser muy favorable, una vez superado el periodo estival.

MATRICULACIONES

El tropezón de septiembre no se solventó en octubre, pero el descenso fue mucho más contenido.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Descanse en paz



Joaquín Arias

El pasado 24 de noviembre, a los 90 años, falleció Joaquín Arias, personaje clave en la escena de cambio y vertebración de la provincia de Alicante de los últimos 50 años. Fue el fundador del Grupo Vectalia, conjunto de empresas dedicado principalmente a la movilidad y servicios.

▼ Descenso

Justificando los cortes



Pere Aragonés

El vicepresidente de la Generalitat de Cataluña ha expresado una opinión poco conciliadora, apuntando que cortar una carretera "es una forma de protesta, siempre que se haga de forma pacífica", celebrando que se mantengan las protestas para incrementar la notoriedad del *procés*.

En Ruta



Movilidad y servicio: ¿convivencia regulable? (y II)

Jorge Hernando

NO HACE FALTA INSISTIR EN la importancia de contar con una normativa sostenible, en un sistema con tantos actores e intereses en juego, en parte conflictivos.

Especialmente en una serie de temas, como el uso del espacio urbano, la seguridad vial, los derechos de los usuarios, seguros y responsabilidad, ordenación del transporte personal e impacto ambiental.

En particular, se hace hincapié en el cumplimiento de la normativa relativa a la 'micromovilidad' (patinetes y otros dispositivos).

Su expansión en trayectos cortos compromete la seguridad del viandante de distinto signo (menores y mayores, personas discapacitadas) en menoscabo de su derecho a usar las aceras sin interferencias (aceras estrechadas) y también la del propio usuario del dispositivo.

La convivencia circulatoria y deambulatoria en las calles es uno de los grandes retos que deben afrontar las ciudades y ante los que la opinión pública cada vez está más sensibilizada.

Parece, finalmente, que ha llegado la hora de agrupar en un departamento ministerial las competencias en materia de transporte y movilidad, tráfico y circulación de vehículos, ahora repartidas. La globalidad del fenómeno y la cada vez menos trazable frontera entre estas materias así lo aconseja.

En el entorno de la Administración local ya están agrupadas en muchos casos en las áreas de movilidad.

Josep M^a Fortuny y Jorge Hernando forman parte de Think Tank Movilidad, de la Fundación Corell.

NEXOTUR

Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas
PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: Suscripciones@Nexotur.com o al teléfono: 91 369 41 00

