

El factor ambiental del bus sale reforzado de la COP25

La celebración en Madrid de la Cumbre del Clima, el pasado mes de diciembre, ha servido para corroborar el importante papel que juega el transporte por carretera en el cuidado del entorno.

Protagonistas



Adina Valean

La nueva comisaria de **Transportes** realiza una declaración de intenciones para esta legislatura. / **Pág. 2**



Juan A. Maldonado

Mercedes-Benz concluye el ejercicio 2019 con una amplia ventaja en el ránking de matriculaciones. / **Pág. 3**



Enric Arenós

Quique, nuestro dibujante de cabecera, alcanza la cifra de 30.000 viñetas publicadas en su carrera. / **Pág. 6**



Rafael Barbadillo

El anuncio de la llegada del **AVE low cost**, **AVLO**, pone al Sector en alerta ante posible deslealtad. / **Pág. 8**

Confibus quiso 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. Así, 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, 5,5 veces menos que el automóvil. **Panorama / Pág. 5**

El operador renueva su logo y su enfoque hacia un proveedor de movilidad

Alsa estrena imagen de marca

Alsa está de estreno. La compañía ha presentado su nueva imagen de marca en un acto celebrado en Madrid que ha reunido a más de 300 empleados de todas sus áreas. La nueva marca supone una evolución significativa en el posicionamiento de la compañía, pasando de una visión tradicional del transporte, ligada principalmente a los autobuses de largo recorrido, a una visión más actual de la movilidad, que se resume en su posicionamiento como un operador que ofrece soluciones de movilidad sostenible, multimodal y conectada. **Dossier / Pág. 39**



IVECO

El nuevo e-Way se suma a la corriente de propulsiones alternativas. **Contacto / p. 23-26**



VOLVO

Una década después de su primer urbano híbrido llega el 7900 eléctrico articulado. **Novedades / p. 22**



OTOKAR

El fabricante turco pondrá en circulación su urbano eléctrico este mismo año. **Novedades / p. 27**

'VDL llegó para quedarse'

VDL Bus & Coach acaba de realizar cambios en su Dirección General en nuestro país. La responsabilidad de proseguir con la buena labor desarrollada por Anno Dirksen durante los últimos dos años recae en manos de Héctor Rodríguez, que aterriza en el Sector "con ganas e ilusión, y con muchas ganas de aprender". Sus planes a corto y medio plazo pasan por "hacer que, por lo que respecta a España, se note que estamos aquí para quedarnos, que el grado de inversión y compromiso por parte del Grupo es muy alto y que la relación con los clientes será a largo plazo". **Panorama / Pág. 7**



Facua constata diferencia en el precio del bonobús del 307%

La diferencia de precio en el viaje en autobús urbano utilizando un bonobús llega a alcanzar el 307% en aquellas ciudades donde existe esta modalidad. Esta es una de las principales conclusiones del estudio que anualmente elabora Facua-Consumidores en Acción, en el que se pone de manifiesto que, en 2019, Madrid, Girona y Barcelona fueron las ciudades con las tarifas de autobús más caras en esta tarifa, de un total de 53 analizadas. **Informe / Pág. 37**

Sumario

Omnipus aumenta sus servicios online

La marca de Daimler Buses mejora su portal y también la distribución de repuestos. / **Pág. 18**

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Restricciones urbanas' ..	4
Panorama / Actualidad	5-17
Informe: 'EuroRAP'	19
Dossier: 'Sectores DBK'	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

Declaración de intenciones del Transporte (I)

Adina Valean

ESTOY, POR SUPUESTO, en una situación muy especial hoy, pero me siento honrada de ser la comisaria designada para la cartera de Transporte. Y, por supuesto, quiero compartir con ustedes un par de opiniones sobre esta cartera tan importante para la Comisión Europea en el próximo mandato.

En primer lugar, los beneficios para la ciudadanía de la UE, la libertad de vivir, trabajar, estudiar y hacer negocios en cualquier lugar de Europa, es uno de los principales valores de los ciudadanos. Y el Transporte lo hace posible. La movilidad y el Transporte son la columna vertebral del mercado interior y apoyan la libertad de circulación de ciudadanos y mercancías. Conectan a las personas y ayudan a fortalecer la cohesión en toda la Unión Europea y, por lo tanto, desempeñan un papel clave en su integración y desarrollo.

Estamos en una nueva era, por lo que la innovación y la transformación aceleradas traen muchos nuevos desafíos y oportunidades. Como comisaria de Transporte, será mi deber trabajar en estrecha cooperación con el Parlamento Europeo y con el Consejo para que estos cambios funcionen para todos.

Hoy estoy buscando su aprobación, su confianza y su apoyo para hacer que el Transporte sea adecuado para una Europa, que sea sostenible, justa y próspera. La presidenta electa Von der Leyen ha señalado que el 'acuerdo verde' europeo será una prioridad política clave para la nueva Comisión. Este acuerdo no puede completarse sin el transporte en su núcleo. Un acuerdo ecológico europeo debe garantizar que los

Europeos puedan disfrutar de un acceso asequible a una movilidad sostenible e inteligente. La ecologización de la movilidad debe servir a nuestros ciudadanos, empresas y economía de la mejor manera posible.

Como ex-presidenta del Comité de Medio Ambiente, puedo decir que la UE ha cumplido plenamente su promesa de construir una arquitectura integral para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Con la finalización del paquete de energía limpia, ahora tenemos el marco más avanzado que permitirá reducciones significativas de emisiones después de 2030. Esto no es suficiente. Para 2050 queremos ser neutrales en carbono y eso requiere esfuerzos adicionales.

Trabajaré duro para reducir la huella ambiental de las actividades de movilidad y Transporte y asegurarme de que nuestras acciones contribuyan aún más a la reducción de las emisiones de carbono y mejoren sus calidad. Todo esto debe ser un éxito en lo económico si queremos que los ciudadanos lo acepten y que el mundo siga nuestro ejemplo. Para este objetivo, creo que hay varias áreas en las que considero absolutamente necesario priorizar las acciones.

Pero primero quiero hablar sobre un transporte seguro y protegido. Hoy tenemos el sistema de transporte más seguro del mundo. Pero debemos mejorar constantemente nuestros estándares de seguridad y seguir un paso por delante. La seguridad es primordial para todos los modos de transporte. No puede haber ninguna complacencia aquí.



Deberíamos compartir el objetivo de reducir a la mitad la siniestralidad vial en 2030 y que el Transporte reduzca su CO2 un 90% en 2050

Mirando nuestro desempeño de seguridad en un Sector se destaca la carretera. A pesar de que Europa sigue siendo la región más segura del mundo, 2.000 muertes de carreteras por año es simplemente inaceptable.

Deberíamos compartir el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes por lesiones graves hasta 2030 en comparación con 2020. Pondré todos los recursos disponibles para que ministros,

inversores y desarrolladores puedan internalizar permanentemente la promesa de seguridad, y necesito que me apoyen en esta búsqueda.

Entonces necesitamos una movilidad limpia y sostenible. Una economía climáticamente neutral para 2050 debe ver las emisiones de CO2 del transporte reducidas en un 90%.

Adina Valean, comisaria europea de Transportes, ante el Parlamento Europeo. 14 de Noviembre.

Columna

Política energética de la próxima Comisión (I)

Kadri Simson

AL COMIENZO DE la COP25, la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, presentó nuestra ambición: hacer de Europa el primer continente neutral para el clima para 2050. Mañana, la Comisión Europea presentará la iniciativa European Green Deal, nuestra agenda para lograr esta ambición.

La UE está impulsada por un sentido de urgencia frente a la crisis climática. Hemos perdido el lujo del tiempo. Ahora debemos adoptar, planificar y liderar la transformación de energía limpia.

Permítanme resumir algunas ideas sobre las oportunidades de la Transición de Energía Limpia, decir algunas palabras sobre nuestra nueva iniciativa Green Deal a nivel de la UE y luego pasar al contexto internacional.

La UE ha sido una de las primeras en impulsar las energías renovables. Estamos en camino de alcanzar nuestro objetivo de energía renovable para 2020 del 20%. El progreso ha sido particularmente fuerte en el sector eléctrico, donde más del 30% de la electricidad ya es renovable. En algunos países de la UE, durante meses enteros las energías renovables representan el 80% o más del suministro energético.

En gran parte gracias a la eficiencia energética, hemos separado con éxito el uso de energía del crecimiento económico y reducido nuestras importaciones de energía. Y el progreso en la UE ha sido el factor determinante para la caída de los costos renovables en todo el mundo.

Nuestras empresas han adquirido una excelente experiencia al ser los primeros en moverse, y han aprendido a cooperar a través de las fronteras. En la energía eólica marina, por ejemplo, las empresas europeas representan un impresionante 90% del mercado global.

Esto no sería posible sin un marco político europeo con visión de futuro, que brinde seguridad a los inversores y condiciones favorables a productores y proveedores.

La experiencia europea muestra que los beneficios de la energía limpia van más allá de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y un medio ambiente más saludable.

Kadri Simson, comisaria europea de Energía, en la inauguración de los UE Energy Days. Madrid, 10 de diciembre.

Apuntes

Dos años más en AOP



Luis Aires

La Asamblea General de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha renovado por unanimidad, por un periodo de dos años, a su presidente, Luis Aires y al resto de su Junta Directiva. Aires, presidente de BP España, está al frente de la asociación sectorial desde 2017. En los dos próximos años, tiene como retos consolidar la participación del sector en la transición energética y dar pasos hacia la aplicación de la Estrategia de Evolución hacia los Ecocombustibles, para reducir en 2050 un 90% las emisiones de CO2 de la industria del refino y un 80% la intensidad de emisiones de los productos.

'Personaje Ilustre'



Jaime Revilla

Jaime Revilla Arroyo ha sido nombrado como 'Personaje Ilustre de la Automoción Española 2019', designación que concede todos los años la Asociación Española de Profesionales de Automoción (Asepa). Nacido en Barcelona, es doctor en Ingeniería Industrial y Máster en Alta Dirección de Empresas por la Manchester Business School. Su dilatada carrera, primero en Pegaso y luego en el seno del Grupo Iveco, le ha llevado a desempeñar multitud de cargos directivos, como los de director general comercial de Iveco España (2003) o vicepresidente mundial de vehículos ligeros de Iveco.

Presidiendo FEBT



Rafael Roig

La Asamblea General de la Federación Empresarial Balear de Transportes (FEBT), acaba de reelegir a Roig como presidente del transporte discrecional del archipiélago, renovando así la confianza en un trabajo que viene desempeñando desde hace más de seis años. El problema de los retrasos en las ITV y la necesidad de habilitar paradas para los autocares en los hoteles, así como aparcamientos urbanos y puntos de reunión para excursiones, los retos que tiene por delante a corto plazo, que afrontará con la misma solvencia que ha demostrado estos años.

Editorial

La COP25

LO VERDE ESTÁ DE MODA. El respeto por el medio ambiente y las múltiples acciones que se deben llevar a cabo para cuidar nuestro entorno han quedado de manifiesto durante la celebración en Madrid de la Cumbre del Clima, a comienzos del mes de diciembre.

A nadie se le escapa el compromiso social y al responsabilidad que todos tenemos por el cuidado del planeta. Y el Sector del Transporte no es ajeno a la misma, a pesar de que, en muchas ocasiones, se le quiera demonizar como responsable de todos los males. Tampoco es menos cierto que los enormes esfuerzos en I+D que llevan a cabo los fabricantes de autobuses, autocares, minibuses y componentes no son valorados en su justa medida, y que parece que en las agendas políticas solo destaca la necesidad de seguir reduciendo las emisiones, a cualquier precio.

Por supuesto que se requiere una mayor concienciación a nivel global. La situación es lo suficientemente grave como para que, como rezaba uno de los lemas de la Cumbre, sea tiempo de actuar. Y quizá ahí radique el eje de todo esto. En la actuación. Las declaraciones pronunciadas durante todos estos días, los gestos en favor del medio ambiente, la pretendida reducción de emisiones.. Todas esas cosas que se han debatido no pueden caer en saco roto. No vale que, después de casi dos semanas, al día siguiente de clausurar la COP25 se vuelva a las mismas prácticas que se llevaban a cabo los días previos a la misma.

Se impone la necesidad de articular mecanismos para obligar a que se cumplan los compromisos adquiridos, sean los que sean y al nivel que sea. Si no, tanto la Cumbre como los discursos serán mero postureo, y el planeta seguirá sufriendo las consecuencias. Todos (Gobierno, empresas, organizaciones no gubernamentales, entidades ecologistas, multitud de instituciones...) tenemos esa responsabilidad, cada uno en su medida, y no podemos obviarla.

En otro orden de cosas, hay veces en las que las cuestiones que rodean al transporte por carretera son difíciles de explicar. Y lo que está pasando con el Paquete de Movilidad, el Green Deal europeo, es una de esas. Más de dos años y medio y múltiples idas y venidas del texto entre el Parlamento y la Comisión han sido necesarios para que el Trílogo Interinstitucional de la UE, conformado por el Parlamento, el Consejo y la Comisión, aprobara el Paquete de Movilidad. Es evidente que una normativa de tanto calado es compleja de redactar y casi imposible que recoja los intereses de todos los Estados miembros afectados, pero al final parece que se ha logrado vencer la resistencia de algunos países del Este y, a pesar de que amenazan con impugnar el texto, el Paquete sigue adelante.

Apenas una semana después, era el Coreper, el Comité de representantes permanentes de los Gobiernos de los distintos Estados miembros, el que ratificaba el acuerdo. Por tanto, si no sucede nada, será durante la segunda quincena de enero cuando el texto definitivo acuda al Parlamento Europeo para su aprobación y posterior publicación en el Diario Oficial de la UE.

El problema surge cuando miramos a esos condicionales ("si nada sucede"), porque es difícilmente entendible que, a pesar del tortuoso camino que ha debido recorrer el Paquete hasta el punto en que nos encontramos, algunas voces ya le están criticando. ¿Y desde dentro de la propia Comisión, que lo acaba de aprobar!

¿Cómo es posible que la propia comisaria de Transportes cuestione aspectos del nuevo Paquete? Adina Valean ha puesto sobre la mesa su opinión personal, que curiosamente no coincide con la institucional que venía defendiendo, o eso creíamos. Y nada menos que el vicepresidente ejecutivo, el letón Valdis Dombrovskis, se alinea con sus quejas. En todo caso, el Sector ha demostrado, sobradamente, ser capaz de superar adversidades de cualquier índole, y a buen seguro que esta vez no será diferente. Muy Feliz Año 2020 para todos y todas.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

Nexobús

Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano

PRESIDENTE: **Eugenio de Quesada**
CONSEJERO-DELEGADO: **Carlos Ortiz**

DIRECTOR
CARLOS ORTIZ RODRIGO

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Alías**

REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | 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.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | Aconfisa (Asesoría Legal) |
Nexopublic (Diseño y Publicidad) | Nexo Creativo (Autoedición) | Nexotel (Información Electrónica) |
Herrero (Propiedad Industrial) | Nexodata (Base de Datos) | Impresa Norte (Impresión y Papel)

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

Directa

La mejor elección

Y NO HABLAMOS DE LO que cada uno haya podido pedirle a los Reyes Magos. Nos referimos a que más del 40% de los españoles que han decidido viajar durante el periodo navideño se han decantado por el autobús como modo de transporte debido, principalmente, a la seguridad que les ofrece, la competitividad de sus precios, su sostenibilidad y su capilaridad, ofreciendo a los un servicio de 'puerta a puerta' hasta su destino final, ya que llega a casi todos los rincones de nuestro país. Estos datos, aportados por Confibus, son de sobra conocidos por todos, pero nunca está de más recordar (sobre todo, a la opinión pública) que el transporte por carretera siempre está cuando se le necesita, soluciona los problemas de otros modos de transporte y llega donde otros no son capaces ni de acercarse.

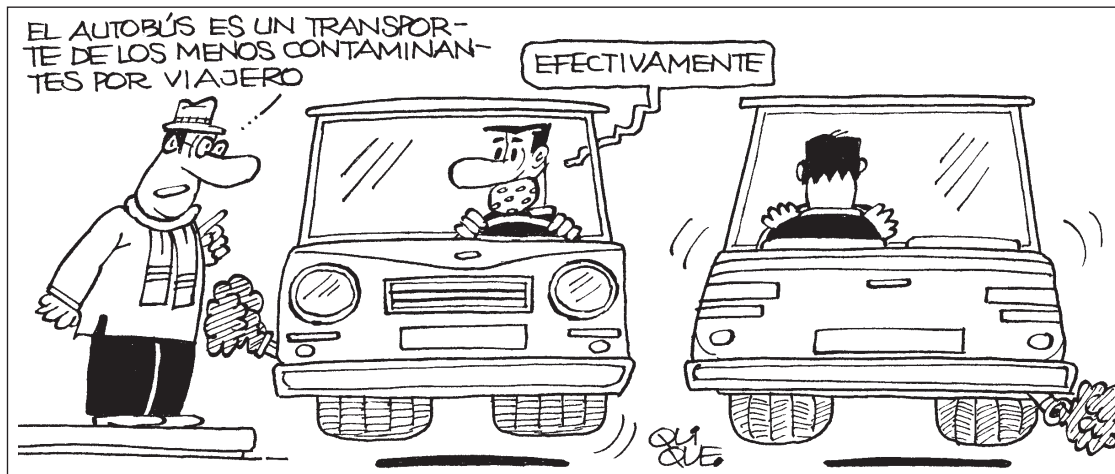
Personaje del Mes



MERCEDES-BENZ CIERRA EL AÑO 2019 liderando las matriculaciones de autobuses y autocares en nuestro país, repitiendo el liderazgo que ya ostentó en el ejercicio precedente. Alcanza una cuota de mercado en el entorno del 30%, con una subida de su participación de unos ocho puntos sobre lo obtenido en 2018, lo que demuestra la confianza de los clientes en el producto y el servicio, y por otra parte, el buen hacer de todo su equipo.

Juan Antonio Maldonado

Aunque no es oficial el dato de diciembre, Mercedes-Benz cierra 2019 liderando la estadística con holgura.



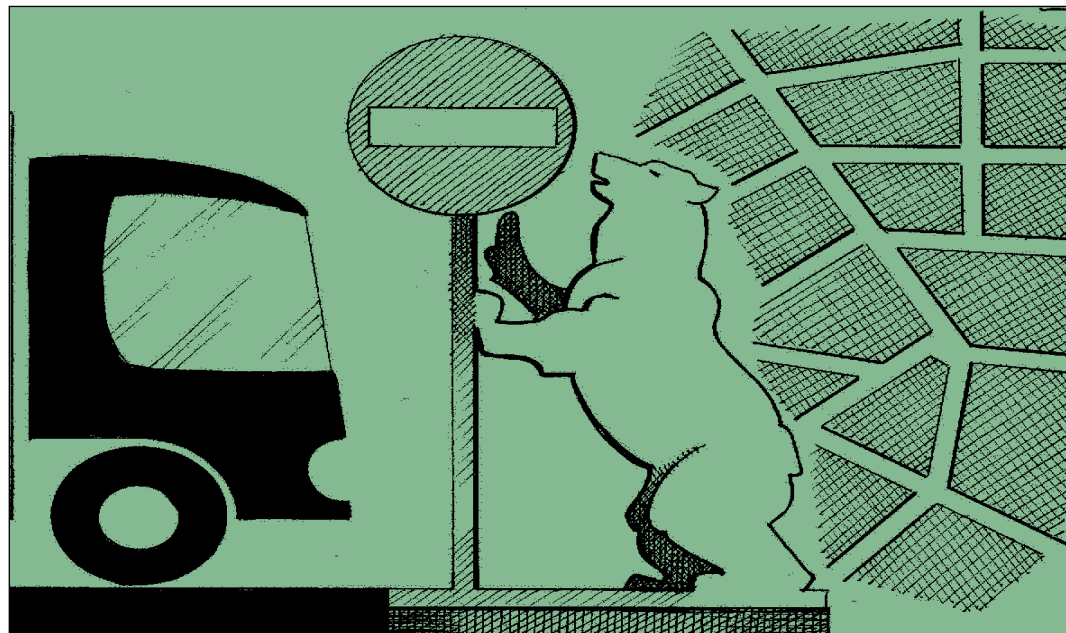
Marcha atrás

Competencia ¿desleal?

RENFE SE ADELANTA a la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros, a finales de 2020, con AVLO, su marca comercial *low cost*, que comenzará a operar a partir del 6 de abril de 2020. El nuevo servicio de alta de velocidad se estrenará en el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona y, a lo largo de 2020 y 2021, se extenderá por el resto de España. La carretera no ha tardado en mostrar su disconformidad. El presidente de Confibus, aunque aclara que "la competencia es sana", muestra su rechazo a que "un operador que recibe más de 600 millones anuales de subvención se ponga a hacer un servicio *low cost* con bajadas de precios del 40%. La competencia es buena siempre que sea leal", añadiendo que el Sector "estará vigilante" ante las posibles estrategias que Renfe pueda poner en marcha al respecto.

X De Frente**¿Restricciones urbanas en temporada alta?**

LA CALLE GRAN VÍA es una de las más transitadas de la ciudad de Madrid debido, entre otros factores, a la gran oferta cultural, gastronómica, hotelera y comercial existente. Esta situación se ve incrementada durante la época navideña, cuando el flujo de personas por la Gran Vía aumenta considerablemente. Con el propósito de mantener la seguridad de las personas, asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales y establecer de modo anticipado y programado medidas extraordinarias de restricción, control de paso y circulación del tráfico rodado de vehículos pesados en la Gran Vía dentro del marco temporal definido en la presente resolución, se considera necesario establecer medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico a vehículos pesados", argumento del Consistorio madrileño que el Sector rechazó de plano en su momento.

**A favor****‘Seguridad y servicios’**

EL AYUNTAMIENTO de Madrid ha decidido acordar la prohibición de circular en la calle Gran Vía a todos los vehículos de más de 3.500 kg de MMA, destinados bien para el transporte de mercancías, bien para el de personas, exceptuándose aquellos que se especifiquen en la presente resolución, desde las 00:00 horas del día 22 de noviembre de 2019 hasta las 00.00 horas del día 7 de enero de 2020. Por la Policía Municipal



se establecerán las medidas oportunas de seguridad para evitar la circulación de los vehículos reseñados, conforme a lo establecido en la correspondiente orden de servicio. En colaboración con la Policía Municipal se incorporarán a este dispositivo efectivos de Agentes de Movilidad en funciones exclusivas de ordenación, señalización y dirección del tráfico.

Extracto del comunicado del Ayuntamiento de Madrid. BOAM, 21 de noviembre

A favor**‘Agravio desleal’**

EL PERJUICIO que se ocasiona a este tejido industrial, al impedir el acceso de los autocares a Gran Vía, en estas fechas, es incalculable por cuanto que la anulación de servicios crea una grave pérdida en la cuenta de resultados de las empresas. Y lo peor es observar cómo los clientes de los empresarios derivan a los viajeros a los autocares que están exceptuados de la aplicación de la disposición, es decir, los



propios de la EMT, de los autocares turísticos de concesión municipal y de transporte urbano para contemplar la iluminación, organizado por el Ayuntamiento de Madrid, servicio, este último otorgado a dedo, sin mediar concurso público. Lo que subyace tras la resolución es una gravísima competencia desleal con agravante de abuso de autoridad".

Extracto de la comunicación de Aetram, que preside **Jesús Gonzalo Tomey**.

Análisis**El Sector, perplejo**

Como dicen desde Aetram, lo peor no es solo que se haya cambiado de opinión por parte del Ayuntamiento, sino que se ha hecho sin previo aviso, lo que genera todavía más problemas a los empresarios para cumplir con los compromisos adquiridos con clientes, hoteles y agencias de viajes. Además, la Asociación del discrecional madrileño quiere hacer hincapié es que se está perjudicando sin motivo a "las empresas sin las que no es ni será posible alcanzar la movilidad sostenible", denunciando al mismo tiempo que esa reducción de ingresos para las empresas de discrecional se agrava con el incremento de lo que reciben "las empresas que designa el Ayuntamiento, aparte del desprestigio que la medida conlleva para los asociados de Aetram. Desde CETM-Madrid, ya que las mercancías también se ven claramente perjudicadas por la medida, se ha manifestado la "total repulsa a las restricciones impuestas por el Ayuntamiento que preside José Luis Martínez-Almeida, del PP", considerando que "suponen 'un fiasco' para los intereses del Sector, ante las expectativas que había ofrecido el Grupo Popular, que se mostró crítico con las restricciones del anterior equipo de Gobierno debido a que, con el dispositivo de Madrid Central (hoy Madrid 360), ya estaban controlados los accesos de este tipo de vehículos a la Gran Vía. Todas las promesas de diálogo han quedado en el olvido".

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

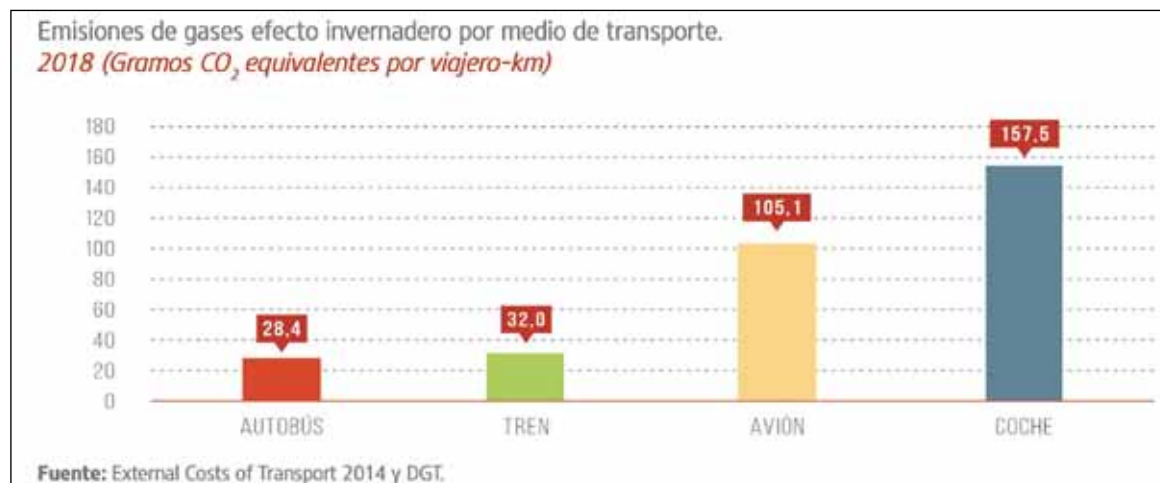
La Cumbre del Clima 2019 ha sido trascendental, ya que era la última para hacer efectivo el Acuerdo de París de 2015

El autobús, clave para una movilidad más sostenible

Con motivo de la celebración de la vigésima quinta edición de la Cumbre del Clima en Madrid, Confibus quiso 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. Así, 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.

La Cumbre del Clima de este año ha sido trascendental, ya que ha sido la última reunión para hacer efectivo el Acuerdo de París firmado en 2015, concebido como el primer pacto mundial vinculante en defensa del clima del planeta, que tiene que estar plenamente vigente en enero de 2020.

El transporte es una de las principales fuentes de contaminación del medio ambiente y representa casi un cuarto de las emisiones de dióxido de carbono. Un aumento



en el uso del autobús podría reducir drásticamente los problemas de congestión urbana e interurbana, ya que cada uno de estos vehículos de transporte colectivo sustituye a una media de 20 turismos.

Un autobús emite 28,4 gramos de CO₂ por viajero y kilómetro recorrido, frente a los 157,5 gramos que emite cada coche particular. Siguiendo las medidas que propone la ONU para contribuir a mejorar el medio ambiente, Confibus se presenta como un aliado de la estrategia a largo plazo para 2050

por una Europa "climáticamente neutra" y una "economía baja en carbono". Además, la Confederación aboga por una serie de propuestas entre las que destacan impulsar el uso del autobús como medio clave para alcanzar los objetivos europeos de reducción de emisiones.

Naciones Unidas ha instado a los gobiernos, la industria, las comunidades y los individuos a unirse para explorar las soluciones a la contaminación del aire a través de las energías renovables y las tec-

nologías sostenibles. En este sentido, Confibus se muestra comprometido a actuar para reducir el impacto medioambiental de un Sector que transporta anualmente en España a casi 3.000 millones de personas.

Aunque en España los autobuses tan solo representan el 0,2% del total de vehículos, la Confederación apuesta por la innovación y la sostenibilidad proponiendo medidas que apoyen la transformación progresiva de las flotas a sistemas de propulsión menos

contaminantes y la aplicación de bonificaciones fiscales a los vehículos sostenibles.

Impulso del transporte colectivo

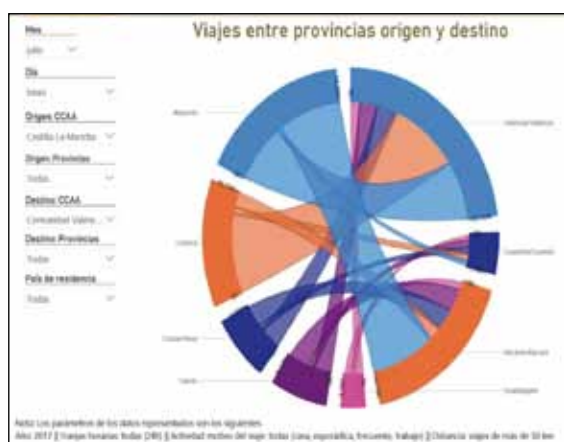
Avanzar hacia una movilidad sostenible pasa por el impulso del transporte colectivo. Así, Confibus pide que no se incremente la presión fiscal de los modos de transporte que contribuyan a la sostenibilidad, como el autobús. La Confederación reclama que las Administraciones Públicas permitan la deducción 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. Además, el pasado 20 de noviembre, Confibus firmó una declaración conjunta a favor de una movilidad sostenible con diversas organizaciones empresariales de transporte por carretera (Astic, Fenadismer, Fitrans y Uotc), manifestando su firme voluntad de cumplir con los ODS inspirados en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Fomento publica el resultado de aplicar el 'big data' a la movilidad interprovincial

El Ministerio de Fomento ha publicado los resultados del estudio piloto y experimental denominado 'Estudio de la Movilidad Interprovincial de Viajeros aplicando la Tecnología Big Data', como un contenido relevante dentro de los disponibles en el Observatorio del Transporte y la Logística en España.

Se trata de un proyecto desarrollado durante 2018 que emplea por primera vez esta tecnología para obtener los flujos de movilidad interprovincial a nivel nacional, durante los meses de julio/agosto y octubre de 2017, tanto de residentes como de no residentes en España. Con este trabajo piloto se abre el uso del Big Data para la detección cada vez más precisa, económica y rápida de la demanda de transporte y otros aspectos de la movilidad, de forma alternativa a la metodología clásica de encuestas directas a los ciudadanos.

En su elaboración, se han utilizado como fuente de datos principal los registros de las antenas de telefonía móvil una vez anonimizados, cumpliendo con las normativas vigentes de protección de datos. A partir de ellos y complementados con otras fuentes de datos de la red y de la oferta y la demanda de transporte, se han generado los distintos indicadores/valores



de los flujos de demanda a nivel interprovincial.

Tres partes

La información que se publica se divide en tres partes. En primer lugar, se permite la descarga en formato Open Data de la información correspondiente a los viajes y las etapas que los conforman. En segundo lugar, se posibilita el acceso a los datos más representativos de manera gráfica mediante un visualizador *online* y, por último, se publica el informe metodológico con el que se ha realizado el trabajo, que se recomienda leer previamente a la utilización de los datos y del visualizador *online*.

En un lunes medio de octubre se generan a nivel nacional del orden de 2.382.000 viajes/día

interprovincial de más de 50 km de recorrido, mientras que en julio aumenta hasta los 3.465.000 viajes/día. La punta de verano la marcó el domingo de julio/agosto con más de 4.158.000 viajes/día, y la punta del mes de octubre la marcó el día 15, regreso del puente del Pilar, con 3.328.000 viajes/día.

Como era de esperar, Madrid y Barcelona son las provincias que más viajes generan y atraen. La relación diaria de viajes de Madrid con el resto de provincias en un lunes medio de octubre asciende a más de 510.000 viajes, que se elevan a unos 693.000 en julio. Por su parte, la relación de viajes diarios de Barcelona con el resto de provincias españolas asciende a 356.000 viajes en un lunes de octubre y a 522.000 en un lunes de julio.

En cuanto al corto recorrido, para un lunes medio de octubre, la relación Madrid/Toledo (con 108.000 viajes/día) es la de mayor volumen de viajes, seguida de 99.000 viajes/día en la relación Barcelona/Girona. En el largo recorrido, la relación Madrid/Barcelona ocupa el primer lugar con 23.700 viajes/día, lo que denota la importancia de los flujos interprovinciales de corto recorrido.

Entre otros muchos aspectos que se pueden extraer de los datos cabe citar, por ejemplo, que el día de la semana que más viajes se realizan son los viernes (un 26% más de viajes que el resto de días laborables de media) y que la distancia media de los viajes interprovinciales es de 221 km en un día laborable del mes de octubre.

CNMC consulta sobre el sector interurbano

La Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) ha iniciado un estudio sobre las condiciones de competencia en el Sector del Transporte interurbano de viajeros en España. La primera fase se abre con una consulta pública donde se espera recabar aportaciones de operadores, reguladores, consumidores y expertos del Sector. En este sentido, el estudio pretende evaluar el impacto del modelo concesional sobre las condiciones de competencia en el mercado y el bienestar de los consumidores, y estudiar las experiencias de liberalización europeas y su posible aplicación a España.

El Plan de Actuación de la CNMC para 2019 (en su acción estratégica 6.1) contiene el compromiso de elaborar estudios en sectores con una contribución directa sobre el bienestar de los ciudadanos, como el transporte de pasajeros en todas sus modalidades. Aunque el sistema concesional vigente puede haber mejorado la cobertura de la red de transporte, numerosos expertos y autoridades han detectado deficiencias en su funcionamiento. A nivel europeo, la Unión está impulsando la liberalización de los servicios de autobús interurbano. Los interesados en participar podrán remitir sus comentarios a través de la web que la CNMC ha facilitado al efecto hasta el 7 de febrero de 2020.

“Entrevista



Enric Arenós Cortés (Villareal, Castellón, 1941), veterano humorista gráfico conocido como ‘Quique’, ha alcanzado el hito de publicar 30.000 viñetas a lo largo de más de medio siglo como humorista gráfico en Prensa diaria.

‘Los profesionales siempre han dado mucho juego para los chistes’

Llevo colaborando con el Grupo NEXO incluso desde antes de su creación, por medio de su presidente, Eugenio de Quesada, que ya me considera como un dibujante ‘de la casa’.

ARTÍFICE DEL CHISTE mensual de NEXOBUS y de otros medios impresos y digitales del Grupo NEXO, donde ha publicado ya más de 2.000 viñetas humorísticas, Quique forma parte del equipo fundacional del Grupo NEXO y lleva colaborando con su director desde hace casi cuatro décadas. “Antes de que existiera el Grupo NEXO”, revela el humorista gráfico de NEXOBUS y de todas las publicaciones del Grupo, “ya empezó mi relación con Eugenio de Quesada, quien me invitó a colaborar en dos publicaciones que dirigió a principios de los años ‘80 del siglo pasado, como el periódico mensual ‘Cambio Filatélico’, que editó y dirigió entre 1983 y 1985, o el ‘Diario Oficial de la Exposición Mundial España ‘84’, hace de eso más de 35 años”.

En 1985 entró en el Turismo, dibujando las viñetas de la Revista ‘Agenttravel’, creada por el actual director del Periódico Nexotur...

● En efecto, a partir de 1985 continué dibujando, bajo la batuta de Eugenio, en las revistas mensuales ‘Joyas & Joyeros’ (dedicada a los profesionales de joyería y relojería) y ‘Agenttravel’ (para los agentes de viajes), que De Quesada puso en marcha hace 35 años como director de Nuevas Publicaciones del Grupo Tecnipublicaciones y, posteriormente, ya en 1992, en ‘Nexotec’ y, un año después, en el Periódico ‘Gold & Time’.

Llevo un cuarto de siglo colaborando puntualmente cada semana y más de un millar de chistes publicados en el Semanario Nexotur y diariamente el Digital Nexotur.com...

● He tenido oportunidad de dibujar las viñetas en publicaciones muy diversas, pues Eugenio de Quesada siempre fue un editor intrépido. Especialmente en el Semanario Nexotur, que fundó en 1996. A mí, que me consideraba un dibujante ‘de la casa’, me encargó que hiciera lo que mejor sabía hacer: el chiste diario de la tercera página del periódico... y ya van más de 1.100 ediciones semanales, a las que se suman las 6.500 ediciones diarias de la plataforma digital de información turística, creada en el año 2000, que también incluye una viñeta de humor. Por tanto, la mía con el Grupo NEXO y su presidente es una relación que viene de muy lejos, larga y perdurable.

De sus 30.000 chistes, más de 2.000 se han publicado en los periódicos y digitales del Grupo NEXO. ¿Tienen cabida los chistes en las publicaciones profesionales?

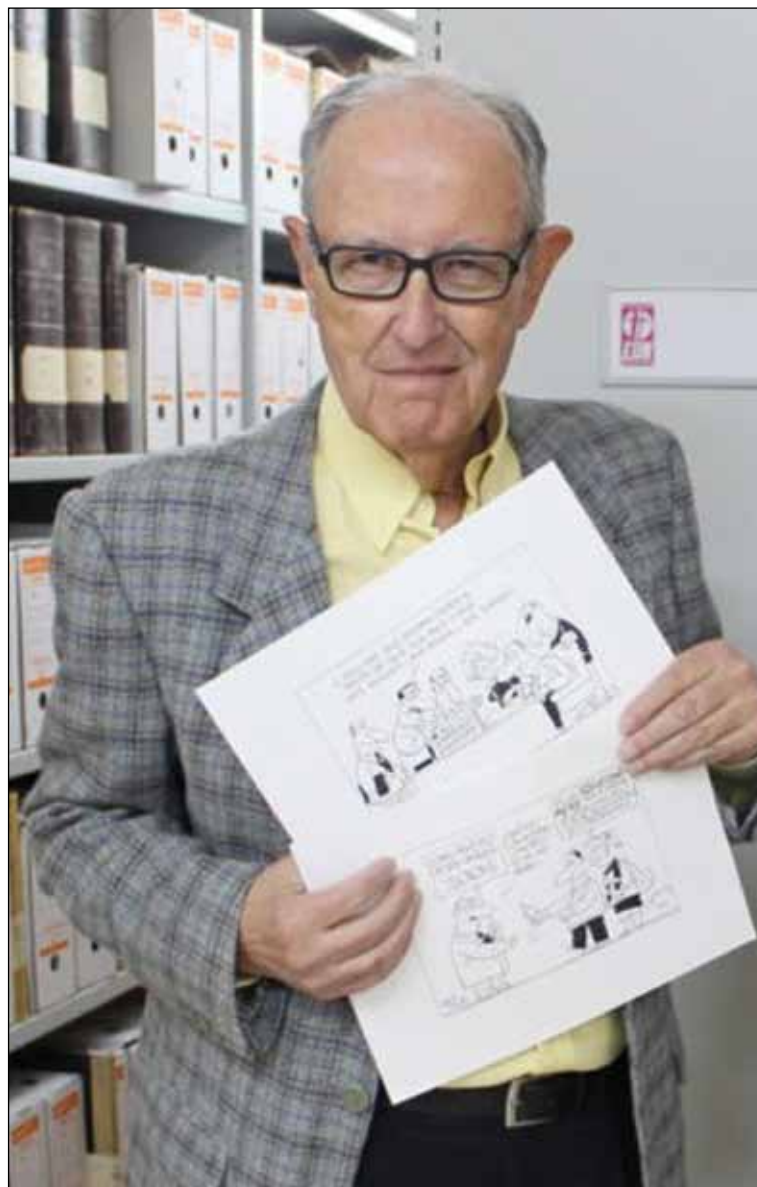
● Y tanto. Más en los últimos tiempos, en que han ido desapareciendo las revistas llamadas de humor, así como los chistes en los semanarios generalistas.

‘El chiste tiene que estar al lado del conductor sin olvidar al empresario. Tienen algunos puntos en común, y es ahí donde hay que aplicar el humor’

Solo queda espacio para publicar dibujos de humor en los diarios y, excepcionalmente, en algunas publicaciones profesionales, entre ellas las que conforman el Grupo NEXO.

¿Aceptan bien los chistes los profesionales?

● Las profesiones siempre han dado excelente juego para referirse a ellos, con ingenio e ima-



ginación. No todos los directores de medios se atreven a incorporar en sus publicaciones dibujos con una carga de ironía... que puede no ser correspondida (o entendida) por sus lectores.

¿Qué aspectos de la actualidad de las agencias de viajes considera más proclives al humor?

● Todos. En este millar de dibujos de humor publicados en Nexotur está toda la escala cromática, la escala musical y la escala infinita. Parodiando a Arquímedes, podría afirmar: “Dadme un punto de apoyo... y haré un chiste”.

¿Que dificultad le ha supuesto crear la viñeta mensual del transporte de viajeros de NEXOBUS a lo largo de los 20 últimos años?

● Aquí las dificultades son mayores. ¿Por qué? El decorado es más reducido, puesto que tienes que lidiar con el autobús, el conductor y los viajeros. No hay mucho más, a no ser que te salgas de la carretera... con peligro de estrellarte.

¿Y en el mundo de los congresos y convenciones?

● Congresos, convenciones, viajes de incentivo, turismo de negocios, eventos, reuniones, destinos, hoteles y ‘tutti quanti’. Son temas variopintos en los que, por más que los exprimamos, siempre quedan unas gotas para el disfrute y la inventiva. Se trata de pasárselo tan bien como los organizadores y participantes de estos acontecimientos.

También lleva dos décadas dibujando el chiste de Nexotrans, primero cada semana y después cada quincena...

● ¡Ah, el transporte de mercancías! Duro oficio, con problemática diversa. Hay que estar al lado del conductor sin olvidar al empresario. Tienen adversarios comunes que les indican el arduo camino de leyes y disposiciones. En medio de todo ello, habrá que poner un poco de humor, que es lo que intento.

¿Qué ha sido lo peor y lo mejor de estos más de 35 años de colaboración?

● Siempre ha sido un placer trabajar bajo la dirección de Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz, quienes me han dejado siempre entera libertad para dibujar con humor aquello que creyera conveniente. Solo puedo dar las gracias por ello.





Hablamos con el nuevo director de la filial española del fabricante holandés durante la celebración de Expobus en Silleda

Héctor Rodríguez: 'Queremos que se note que VDL está en España con la intención de quedarse'

VDL Bus & Coach acaba de realizar cambios en su Dirección General en nuestro país. La responsabilidad de proseguir con la buena labor

desarrollada por Anno Dirksen durante los últimos dos años recae en manos de Héctor Rodríguez, que aterriza en el Sector "con ganas e ilusión, y con

muchas ganas de aprender". Durante la celebración de Expobus tuvimos ocasión de conocer cuáles son sus planes de cara al corto y medio plazo.

Héctor Rodríguez considera que VDL acomete una nueva etapa, pues "estamos ante un escenario en el que la marca requiere dar un paso al frente. La primera fase de introducción y conocimiento de la marca en España ya está cumplida, y ahora tenemos que comenzar a conquistar el mercado, con un crecimiento paulatino que esperamos ir consolidando poco a poco".

Para Rodríguez, esta labor no es nueva, pues recuerda que "es la cuarta vez que me enfrento a este mismo proceso, el de introducir o consolidar una marca en un mercado. La última lo hice con el fabricante de remolques Kogel, también en España", cargo del que procede y con el que, curiosamente, ha encontrado "muchas similitudes en este nueva aventura. Aunque pueda parecer que los remolques de camión y los autocares no tienen demasiado que ver, he detectado que las preocupaciones de los clientes de sendos segmentos son muy parecidas, lo que me ayuda a afrontar el reto con la máxima ilusión, a sabiendas de que aún debo aprender mucho en relación con el transporte de viajeros por carretera".

En todo caso, considera que "el buen trabajo que se ha realizado en los dos últimos años, el posicionamiento de la marca en España y el excelente personal que conforma VDL en nuestro país constituyen la mejor base para empezar a trabajar".

Respaldo del Grupo

A esto se suma la decidida apuesta del Grupo VDL por la división de autobuses y autocares: "El Grupo VDL cuenta con una extensa presencia en múltiples segmentos de actividad industrial, con un total de 104 empresas. La inmensa mayoría de ellas se dedican a equipamientos y componentes,

pero curiosamente solo una de ellas, Bus & Coach, se dirige al cliente final", lo que se traduce en un modo distinto de abordar el negocio, según Rodríguez. "Sin embargo, el Grupo se lo ha tomado muy en serio y está dedicando grandes inversiones a hacer que VDL sea una empresa de referencia en el Sector a nivel internacional. Queremos que, por lo que respecta a España, se note que estamos aquí para quedarnos, que el grado de inversión y compromiso es muy alto y que la relación con los clientes será a largo plazo. Es nuestro principal objetivo, el de aportar a cada empresa un solución de transporte que se adapte a sus necesidades concretas, no quedándonos en la mera venta del vehículo. Estamos y estaremos a su disposición durante toda la vida útil de sus vehículos".

Gama de producto

La oferta de VDL en nuestro país se compone, hasta la fecha, del autocar Futura. En el stand de Expobus, lugar donde realizamos esta entrevista, lucían dos unidades de este modelo. Rodríguez apunta que "es una estrategia de marca el llegar a los mercados poco a poco, consolidando el producto y la marca para, a continuación, ir creciendo". Dicha expansión, al menos en lo que se refiere a la oferta de producto, "dependerá de la consolidación del Futura en España y de las demandas que puedan surgir en el mercado. Nuestra gama de urbanos, que es muy reconocida en toda Europa por su amplitud de propuestas de propulsión alternativa, llegará a nuestro país en el medio plazo, sin fecha definida, pero es una decisión tomada".

Los puntos fuertes de la oferta de VDL se centran en "proponer el mejor TCO posible, para que el vehículo sea rentable para su



propietario. Esto lo afrontamos desde una tara muy reducida, gracias a las materias primas empleadas y a los procesos de producción, y a la alta tecnología que empleamos en dichos procesos. Esto se traduce directamente, entre otras ventajas, en arrojar uno de los mejores consumos del mercado, por no decir el mejor. Estamos tan orgullosos que invitamos a que todos los clientes que lo deseen visiten nuestra fábrica, en Holanda, para que comprueben ese componente tecnológico que aportamos. No

tenemos nada que ocultar, sino al revés. Es un hecho que estamos en la banda alta de precios en el segmento *coach*, somos una marca Premium, pero cuando explicamos a los clientes las razones de ese posicionamiento, la tecnología y los componentes que montamos en el autocar, su decisión de compra es mucho más fácil".

Además, continúa el director, "tenemos sobradamente comprobado que el cliente que prueba VDL repite, se enamora del producto y adopta uno de nuestros valores, que es el

orgullo de tener un VDL. En cierto modo conseguimos reavivar el sentido de pertenencia en nuestros clientes, ya que implica contar con un producto de máxima calidad y repleto de cualidades. Actualmente lo comprobamos en los operadores que ya han apostado por VDL, que observamos que cada vez son más. Esto nos ha permitido colocar ya un número nada despreciable de unidades en el mercado".

Servicios

"Por supuesto, contamos con un buen abanico de herramientas financieras que nos permite poder demostrar al cliente que la compra de un VDL es siempre rentable", afirma Rodríguez, añadiendo que "solamente necesitamos la oportunidad que nos brinda el paso del tiempo para que se muestren los resultados, que finalmente evidenciarán que un VDL no es caro. A todo ello podemos sumarle el alto valor garantizado de la segunda vida de un VDL, que es conocido en toda Europa".

En esa línea, Rodríguez manifiesta su "total respeto a la competencia. Es evidente que todos los productos que compiten en nuestro mercado tienen el mínimo de calidad que exigen los clientes, porque de no ser así, no podrían sobrevivir. Pero VDL tiene su propio camino, sin mirar demasiado a lo que puedan hacer los competidores y sí a lo que demandan los operadores de transporte".

Para finalizar, el director general redonda en la ilusión que deposita en este proyecto, porque está convencido de tener "todos los elementos necesarios para que vaya bien. Tenemos el producto, tenemos la red de asistencia, tenemos el personal cualificado... Es cuestión de tiempo que VDL incremente su presencia en el mercado nacional".

El transporte público, de la mano de Atuc, reclama acelerar la Ley de Cambio Climático

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) ha destacado la necesidad de que el próximo Gobierno "acelere la tramitación de la Ley de Cambio Climático teniendo en cuenta el papel clave del Sector al que representa como eje vertebrador de la verdadera movilidad sostenible". Su presidente, Miguel Ruiz, ha participado en la jornada 'Estrategia y clima' dentro de la Conferencia del Clima de la ONU (COP25), que fue inaugurada por el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, y en la que también estuvieron presentes, entre otros, el director general de Desarrollo y Estrategia de Renfe, Manel Villalante; y el alcalde de Valladolid, Óscar Puente.

El presidente de Atuc destacó el papel del transporte público como elemento clave en la movilidad en nuestras ciudades, las cuales deben evolucionar hacia un reparto del espacio público más justo, devolviéndoselo al peatón y a los modos que representan la verdadera movilidad sostenible, con el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y el ruido, además de disminuir las congestiones y la accidentalidad viaria.

Atuc recuerda que el tráfico



rodado origina casi el 50% de las emisiones contaminantes en los centros urbanos y, de ellas, más del 90% corresponden al uso individual de automóviles. Por ello, la Asociación considera que el Sector debería ser escuchado durante el desarrollo de esta legislación que, indudablemente, tiene que contemplar al transporte público como alternativa al vehículo privado.

Asimismo, la Asociación considera que la mera contribución del transporte público a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ya justifica de por sí el desarrollo de uno o varios artículos con medidas y acciones encaminadas a un nuevo modelo de movilidad consensuado entre todas las Administraciones com-

petentes en la materia. De hecho, el transporte público puede ayudar a evitar hasta 20 toneladas de CO2 anuales en las ciudades, por ejemplo, al contribuir a reducir el uso individual de automóviles.

Ley de Financiación

Atuc considera que la futura Ley del Cambio Climático también debe instar de forma explícita al desarrollo de una Ley de Financiación del Transporte Público, de la que España carece actualmente. Porque contar con una financiación estable y compartida entre las distintas Administraciones es fundamental para el Sector, más si cabe, considerando la relevancia del cambio que se promueve hacia medios verdaderamente sostenibles de transporte.

Movilidad choca con el transporte de viajeros discrecional de Madrid

El 20 de noviembre, el coordinador de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid publicó la Resolución por la que se establecen medidas de restricción del tráfico en la calle Gran Vía. En las distintas reuniones mantenidas a todos los niveles de representación con los responsables y actual equipo de gobierno del Ayuntamiento de Madrid (Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, coordinador general de Medio Ambiente, coordinador general de Movilidad, Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias, coordinador general de Seguridad y Emergencias), se aseguró a los representantes del Comité Madrileño de Transportes por Carretera, de Aetram y de la Asociación de Agencias de Viaje de Madrid (Aemav) que durante el periodo de Navidad no se prohibiría la entrada a Gran Vía de los autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros.

Los representantes del Sector así lo trasladaron a las empresas que, con esta previsión, asumieron lo que consideran un derecho: poder circular transportando escolares, trabajadores, turistas y grupos de viajeros, cuando fuera necesario, por razón de los servicios contratados por la calle Gran Vía.

Pero el coordinador de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid publicó la Resolución por la que se establecen



medidas de restricción del tráfico en la calle Gran Vía a vehículos de más de 3.500 kilogramos de MMA destinados bien para el transporte de mercancías, bien para el de personas, desde el 22 de noviembre de 2019 al 6 de enero de 2020.

Según declara, "consecuencia de la exclusión de los autocares discrecionales, del Derecho de acceso a la calle Gran Vía, el resultado es de incredulidad por parte de los empresarios transportistas y agencias de viaje, que han sufrido en sus carnes el cambio de criterio del Ayuntamiento de Madrid, no solo respecto de la posición anterior del Consistorio, de oposición a esta medida, sino de perplejidad por cuanto que en las diversas reuniones referidas con los representantes de Movilidad se ha transmitido, sin ningún género de dudas, que no se iba a dictar resolución semejante".

El mes de diciembre es un mes de temporada alta para el Sector, dada la afluencia de visitantes a

la capital, por lo que es Madrid el objeto de las visitas. "Madrid es a Gran Vía, como Gran Vía es a Madrid: cuerpo y alma", se indicaba desde Aetram.

Jornada para abordar retos

Por otro lado, Aetram y Mugicloud han celebrado una "Jornada para abordar los retos tecnológicos del Sector del transporte de viajeros", con la colaboración de Mobilsafe, en la Sede de Aetram. El objetivo de esta interesante y productiva Jornada, gratuita para las empresas asociadas de Aetram, fue, dentro de un clima de participación y coloquio de todos los participantes, el de ofrecer nuevos elementos de valoración y visión a las empresas asociadas de Aetram de cómo se pueden resolver las necesidades y retos de su negocio alrededor de la reducción de costes, aumento de ingresos y mejora de la experiencia de los viajeros.

El transporte por carretera insta a la CNMC a analizar la estrategia que usa Renfe

Indignación y preocupación del Sector del autobús con la creación de Avlo, la nueva *low cost* con la que Renfe se anticipará a la liberalización del transporte ferroviario. Para el presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) y del Consejo de Transporte y Logística de CEOE, Rafael Barbadillo, su lanzamiento "va a tener una incidencia clarísima en nuestro Sector".

Aunque aclara que "la competencia es sana", muestra su rechazo a que "un operador que recibe más de 600 millones anuales de subvención se ponga a hacer un servicio *low cost* con bajadas de precios del 40%". "La competencia es buena siempre que sea leal", subraya en declaraciones a NEXO.

En opinión de Barbadillo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) debería analizar la estrategia de Renfe al tratarse de una empresa "fuertemente subvencionada". "A lo mejor tenemos que pedirles que ac-



túen", advierte, añadiendo que "estaremos vigilantes".

En los mismos términos se expresa el director general de Movelia, Santiago Vallejo, quien prevé que la creación de Avlo, que se estrenará en la ruta Madrid-Barcelona con tarifas de entre 10 y 60 euros, "podría tener un impacto tremendo en las líneas coincidentes". También muestra sus dudas sobre la viabilidad de la nueva marca, argumentando que "si las líneas de AVE no son rentables, cómo es posible que por quitar el vagón cafetería y las pantallas de televisión el precio pueda bajar un 40%".



Gasnam expone el potencial del gas renovable en COP25

Gasnam ha presentado en la COP25 el potencial del gas renovable, biogás, gas sintético e hidrógeno, para la descarbonización del transporte en una jornada inaugurada por la ministra de Industria, Comercio y Turismo en funciones, Reyes Maroto y el presidente de Gasnam, Francisco López. En su intervención, la ministra de Industria, Reyes Maroto, ha subrayado que "España va a ser referente en materia de movilidad sostenible para que la lucha contra el cambio climático y la descarbonización sea un proyecto de país".

Por su parte, el presidente de Gasnam, Francisco López, ha destacado que "la descarbonización de la movilidad será posible gracias a la progresiva incorporación del gas renovable en el mix energético. El actual desarrollo y consolidación del gas natural en la movilidad en el mundo es clave para la progresiva incorporación de los gases renovables en el transporte, como el biogás y el hidrógeno, combustibles con emisiones neutras en carbono".

La jornada se ha desarrollado en torno a una mesa de debate moderada por la secretaria ge-

neral de Gasnam, Eugenia Sillero, en la que han participado un importante panel de expertos: Ramón Calderón, director de Relaciones Institucionales y Movilidad Sostenible de Seat; Esteban Díaz, responsable de Gas Renovable y Nuevos Proyectos de Naturgy; Fernando Impuesto, director general de Enagás Emprende y coordinador del proyecto CORE LNGas Hive; Fernando Marcos, director comercial de MAN Energy Solutions España; Miguel Mayrata, director de Diversificación de Negocio de Redexis; Jose Luis Pérez Souto, director de Desarrollo de Combustibles Alternativos de Iveco; y Carlos Vales, director del proyecto Hub de Reganosa.

En el encuentro se ha puesto de manifiesto que el biogás refuerza la economía circular, ya que su proceso de producción se basa en la captura de los gases que se emiten durante la descomposición de los residuos orgánicos y que se consiguen transformar en combustible para vehículos mediante un proceso de depuración.

Ábalos: 'La estrategia de la CE debe incluir la movilidad segura'

El ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, participó en el Consejo de Ministros de Transporte que se celebró hace unos días en Bruselas.

En relación al Reglamento de Derechos y Obligaciones de los Viajeros por ferrocarril, el ministro, en su intervención, afirmó que España es partidaria de aproximar la regulación de los derechos y obligaciones de los viajeros por ferrocarril al de otros modos de transporte, evitando de este modo cualquier situación discriminatoria. El ministro valoró positivamente la propuesta, sobre todo en el contexto de la inminente liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, para lo que se sigue avanzando con pasos muy firmes.

Por otro lado, el Consejo de Transporte aprobó su posición para negociar la reforma de los derechos de los viajeros de tren y reforzar, en especial, los de las personas con discapacidad. A partir de ahora, el Consejo y la Eurócamara, como legisladores de la UE, deberán negociar el texto definitivo.

En cuanto a los Servicios de



Transporte Digitales, el ministro afirmó que la estrategia de la Comisión Europea debe incluir tres prioridades en la política de transporte: la movilidad segura, conectada y sostenible. Además, hizo hincapié en la seguridad, como pilar básico e irrenunciable, y en la sostenibilidad, en este caso porque la descarbonización de la movilidad es un requisito sine qua non para lograr la descarbonización de la economía, lo que requerirá un fuerte impulso político.

Ábalos insistió en la necesidad de contar con estrategias nacionales alineadas con los objetivos de la Unión Europea, para lo cual es imprescindible crear certidum-

bre regulatoria que requiere de un claro impulso político. También resulta de vital importancia, tal como aseguró el ministro, aunar la política de transporte con la política industrial, ya que el gran cambio en la descarbonización del transporte tiene que venir asociado a una política industrial vinculada a los nuevos vehículos no contaminantes y a la gestión eficiente de sistemas de transporte. Y es necesaria una integración más profunda con otras políticas sectoriales: energía, vivienda y urbanismo, telecomunicaciones y agenda digital, I+D e innovación, ciberseguridad y protección de datos.

Los autobuses de Málaga pueden aparcar en el puerto por Navidad

Fedintra, la Federación Independiente del Transporte de Andalucía, ha mantenido una reunión con el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga y la dirección del Puerto de Málaga, con el fin de buscar soluciones que mejoren la movilidad y el tráfico en la ciudad.

El Centro Histórico de Málaga se ha convertido en uno de los reclamos turísticos y de ocio más importantes de Andalucía. La autoridad portuaria de Málaga, junto al Ayuntamiento, la Policía Local y la propia Policía



Portuaria, habilitarán el acceso de la zona de Huelin al puerto para la entrada de los autobuses. Para estacionar, se habilitará la Explanada de Báscula.

Taller Cetmo: transformación digital en el transporte urbano

El Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (Cetmo) promueve desde hace unos meses el Observatorio de la digitalización del transporte. En el marco de la colaboración con el Banco Islámico de Desarrollo, el Cetmo ha organizado un taller internacional sobre el impacto de la transformación digital en el transporte urbano e interurbano de viajeros. Este taller ha contado con la asistencia de

expertos de nueve ministerios de transporte del Mediterráneo Occidental. Concretamente, han asistido España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez. A parte de los países asistentes, el taller también ha contado con la presencia de organizaciones internacionales como la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (Unece) y la Unión Internacional del Ferrocarril (UIC).

Bilbobus inicia 2020 con el 28% de la flota renovada y sostenible

Bilbobus inicia el nuevo año 2020 con más del 28% de la flota renovada con vehículos eficientes y sostenibles. El Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao ha presentado 17 nuevos vehículos, 15 de ellos híbridos y otros dos eléctricos. Estos nuevos autocares, en los que el Ayuntamiento ha invertido más de 5,3 millones de euros, se suman a los otros 15 que se presentaron el pasado mes de septiembre, y a los que han venido incorporándose en años anteriores.

Las 15 nuevas unidades de vehículos híbridos han sido fabricadas por Mercedes Benz, y son de los modelos Citaro-Hybrid Euro 6. Por su parte, los dos eléctricos son Solaris Urbino 12. Ambos vehículos, el eléctrico y el híbrido, fueron premiados con el galardón 'Bus of the Year' en 2017 y 2019, respectivamente. Con la adquisición de los dos nuevos vehículos, Bilbobus cuenta ya con ocho eléctricos en su flota de 141 unidades.

11 de los nuevos vehículos tienen una longitud de 12 metros y cuentan con tres puertas, sin escalón en la tercera puerta, y los otros seis, son de 10,5 metros de longitud. Todas las unidades, que han sido presentadas en plena Gran Vía, cumplen con los requisitos de accesibilidad de los vehículos más modernos.



Con estas adquisiciones, el Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao da un paso más en el cumplimiento de los compromisos adquiridos en la firma del Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que sitúa el bienestar de la ciudadanía en el centro del desarrollo urbano. De esta manera, la flota de Bilbobus está renovada en más de un 28% con 40 unidades nuevas de las 141 que componen el total del servicio.

Accesibilidad

Los nuevos autobuses cuentan con un sistema de guiado óptico-acústico que facilita el acceso a personas invidentes o con deficiencia auditiva. También disponen de pulsadores con inscripción en Braille y avisador acústico y óptico de "parada o rampa solicitada". Asimismo, los nuevos Bilbobus están adaptados para personas con movilidad reducida con un sistema de *kneeling* y de rampa eléctrica Hübner y manual superpuesta para PMRSR en puerta central.

Casi la mitad de los españoles eligen el autobús para viajar en Navidad

Más del 40% de los españoles que viajaron durante el periodo navideño optaron por el autobús como modo de transporte debido, principalmente, a la seguridad que les ofrece, la competitividad de sus precios, su sostenibilidad y su capilaridad, ofreciendo a los viajeros un servicio de 'puerta a puerta' hasta su destino final, ya que llega a casi todos los rincones de España.

Durante este periodo, las empresas de autobuses reforzaron además todos los servicios. En total, las plazas ofertadas rozaron la cifra de ocho millones, lo que supone un crecimiento de 2,5 puntos con respecto al incremento de la Navidad del pasado año, según datos de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus). En cuanto a los destinos más demandados, siguieron siendo los lugares de segunda residencia, zonas de montaña para la práctica de deportes de invierno y de atracción turística invernal.

Esta Navidad, los desplazamientos de largo recorrido por la red viaria ascendió a 19,8 millones. De hecho, este periodo festivo se ha convertido en uno de los más importantes del año en lo que a circulación de vehículos se refiere, ya que se producen multitud de desplazamientos con origen y destino similares y realizados en los mismos días y horas.

Con una cuota del 46%, frente a



los 27% del aéreo, 26% del ferrocarril y 1% del transporte marítimo, casi ocho millones de viajeros escogieron estos días el transporte en autobús para realizar sus desplazamientos.

El autobús se presenta como la opción más idónea, ya que es uno de los modos más seguros, económicos y solicitados, así como menos contaminantes: es un modo de transporte adaptado a las nuevas demandas y necesidades de los viajeros; es tres veces más económico que el vehículo privado o el avión; es el único modo que garantiza la movilidad de forma universal, con más de 2.900 millones de viajeros al año; es un modo muy seguro, con niveles similares a los de la aviación o el ferrocarril; y es el modo socialmente más eficiente, al generar menos externalidades negativas y el modo que menos

emisiones contaminantes genera, 2,6 veces menos que el ferrocarril y seis veces menos que el automóvil. El desplazamiento en autocar evita anualmente la emisión a la atmósfera de cerca de cinco millones toneladas de CO2.

Sector turístico

El buen comportamiento del sector turístico en España representa un impulso para el Sector del Autobús. España ocupa el segundo lugar mundial en recepción de turistas extranjeros, según la OMT, y el autocar juega un papel clave, permitiendo llegar donde otros modos no lo hacen. Las flotas de autobuses, gracias a sus niveles de calidad, profesionalidad, seguridad y confort, contribuyen a mejorar la imagen del país, favoreciendo la economía española.

200 híbridos de VDL Bus & Coach han sido solicitados por el operador De Lijn

El operador belga de transporte público De Lijn ordena 200 autobuses ecológicos a VDL Bus & Coach, en lo que supone el pedido más grande del operador, tanto en términos de cantidad como en inversión, que asciende a 92 millones de euros. De Lijn ahora opta por autobuses híbridos. En una segunda fase del proyecto, VDL Bus & Coach convierte los autobuses a electricidad por el bien del medio ambiente.

De Lijn aún no tiene suficientes puntos de recarga a lo largo de las rutas donde los autobuses estarán en funcionamiento. Por eso elige esta solución para que pueda tener una flota de autobuses "verdes". Después de la entrega, casi uno de cada tres autobuses de De Lijn lo será.

Con estos 200 nuevos autobuses, De Lijn ahorra un millón de litros de diésel anualmente y 2.640 toneladas de emisiones de CO₂. Un año antes, De Lijn ya ordenó 184 autobuses "verdes" por un monto de 64 millones de euros. Más tarde ese año, otra orden de 130 autobuses siguió por 34 millones de euros. Hasta 2025, De Lijn solicitará al menos otros 77 autobuses híbridos y alrededor de 925 autobuses eléctricos.

Este pedido de VDL consta de 80



Citeas SLE 120 Hybrid y 120 Citeas SLFA 180 Hybrid. Ambos tienen la misma línea de transmisión eléctrica que el Citea Electric. El autobús de piso bajo de 12 metros está alimentado por un motor eléctrico de 160 kW y equipado con un paquete de baterías de "alta potencia" de 32 kWh. El autobús articulado de piso bajo tiene un motor eléctrico de 240 kW combinado con un paquete de baterías de "alta potencia" de 64 kWh. El generador Euro 6 es un motor de cuatro cilindros y 210 kW de potencia.

Esta nueva generación de Citeas híbridos puede conducir en eléctrico más de la mitad del tiempo.

La nueva tecnología de batería de "alta potencia" garantiza que estos autobuses híbridos se puedan usar como autobuses totalmente eléctricos en los centros de las ciudades y zonas de bajas emisiones. La alta capacidad de la batería debería permitir que los autobuses funcionen completamente con propulsión eléctrica hasta 30 kilómetros. Las baterías se cargan a través de un enchufe CCS Combo2 con algo de ayuda 'en ruta' desde el generador diésel Euro 6 de cuatro cilindros. Una opción de carga rápida será posible en el futuro a través de un pantógrafo integrado en la infraestructura de carga.

El Mercedes pondrá en el mercado este 2020 eCitaro G articulado

2020 será el año del lanzamiento de Mercedes eCitaro en versión articulada (eCitaro G). El debut de la nueva versión del autobús eléctrico-batería fabricado por Mannheim ha sido programado por la hoja de ruta eléctrica de Daimler Buses desde el lanzamiento del eCitaro de 12 metros.

El Mercedes eCitaro G, con una longitud de 18,13 metros, podrá transportar hasta 145 pasajeros (136 con el equipo de batería más grande, compuesto por 12 módulos) en un piso bajo continuo donde se pueden colocar hasta 45 asientos. La carrocería del vehículo se basa en el Citaro G con motor de combustión, y el techo se basa en el Citaro G NGT con rieles integrados de servicio pesado, según señalan desde Daimler Buses. Estará disponible en versiones de tres y cuatro puertas. Daimler Buses especifica tanto las posiciones de las puertas como el diseño del compartimento de pasajeros que corresponden al Citaro G con motor de combustión.

Con respecto a la línea de transmisión, los clientes tendrán la oportunidad de optar por la versión estándar con un solo eje motriz (el ZF AxTrax montado también en los 12 metros) o por el modelo más potente con dos ejes motrices.

Y un paso más en la hoja de ruta de eCitaro se refiere a la capacidad de la batería. Para 2021,



el autobús eléctrico de batería de Mercedes podrá aportar 330 kilovátios, gracias a la introducción del sistema de batería Akasol NMC de nueva generación, cubriendo teóricamente alrededor del 50% de todas las aplicaciones. De forma sucesiva, también estarán disponibles baterías de estado sólido.

55.555 autobuses

Un gran hito para el autobús Citaro de piso bajo: Mercedes-Benz acaba de hacer entreg del autobús urbano número 55.555. El autobús aniversario es un eCitaro totalmente eléctrico, sin emisiones.

Roman Biondi, jefe de Ventas de Daimler Buses, declaró que "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 un entorno silencioso y sin emisio-

nes locales en cuanto a autobuses urbanos. Como resultado, también está haciendo de las ciudades un lugar mucho mejor para vivir".

El autobús aniversario forma parte de un pedido de 10 unidades de 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. La compañía de autobuses con sede en Kalmar, en la costa báltica del sur de Suecia, está activa en todo tipo de viajes en autobús, ya sean autobuses escolares, líneas de servicio regular y rutas interurbanas.

Bergkvarabuss AB opera autobuses lanzadera a cruceros en ciudades portuarias. La compañía tiene más de 30 ubicaciones en Suecia, Dinamarca y Alemania y cuenta con una flota de más de 1.000 autobuses, lo que la convierte en la compañía privada de autobuses más grande de Europa.



Somauto entrega un Navigo T 7.78 a Minibuses Ronda

Minibuses Ronda lleva especializada en el transporte de viajeros desde 1994, realizando todo tipo de servicios discrecionales: transporte de viajeros, desplazamientos de aeropuertos, estaciones, excursiones de colegio o rutas turísticas. La flota actual con la que cuenta actualmente es de 14 vehículos, seis microbuses y el resto son Minivan Mercedes.

Con una estética mejorada, 7.78 metros de longitud, compacto y hasta 33 pasajeros de capacidad, el Navigo T ofrece un valor inmejorable con comodidad para viajes en grupos pequeños.

Se trata de una unidad con caja de cambios manual, motor Cummins ISB4.5E6C180B, control

de velocidad, ABS, ESP, EBS, butaca de conductor neumática calefactada, pensando siempre en el conductor, doble luna tintada en laterales, entre otros elementos.

Además está disponible en su versión adaptada a personas con movilidad reducida, Navigo TH, capacidad para 35 viajeros más acompañante y conductor, así como hasta seis plazas para personas con movilidad reducida. Mecánicamente, dispone de un motor central Cummins ISBe 4.5, que desarrolla una potencia de 180 CV, cambio manual Eaton, así como en su versión de longitud de 8.4 metros: Navigo T Mega.



Volvo Buses recibe el mayor contrato de autocares de su historia en Estados Unidos

La Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA) del Estado de Nueva York ha otorgado a Prevost, subsidiaria de Volvo Buses en los Estados Unidos, dos contratos por un total de 330 autocares, lo que supone el pedido más grande en términos de valor para Prevost. Entre 2020 y 2022, Prevost entregará 307 autocares con posibilidad de entregar 23 autobuses adicionales en una fecha posterior.

"Estamos orgullosos y agradecidos por la continua confianza que MTA está depositando en el equipo Volvo al otorgarle a Prevost el pedido más grande en la historia pasada y reciente de la compañía. MTA tiene la mayor flota de autobuses y au-

tocares de América del Norte y queremos marcar la diferencia para mejorar aún más la vida de los ciudadanos de un lugar tan importante como Nueva York", comentó Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses.

Duplica la producción

El pedido también es importante en términos relacionados con el empleo y permite a Volvo Buses duplicar su producción de autobuses en la fábrica de Prevost en Plattsburgh (Clinton, Nueva York). "Esta es una gran noticia para Prevost, que continuará reforzando la posición de liderazgo en el mercado de autobuses de América del Norte", añadió Agnevall.

MAN recibe el primer pedido de autobuses eléctricos para este año

La empresa alemana de transportes Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) ha encargado 17 autobuses MAN Lion's City E, lo que significa que MAN Truck & Bus ha ganado uno de los dos lotes licitados. "Estamos muy contentos de haber recibido este pedido, dado que es la primera vez que hacemos una entrega grande de autobuses eléctricos a un cliente en el marco de una licitación. Esto supone un hito significativo en la hoja de ruta de la electromovilidad", explica Rudi Kuchta, director de producto y venta de autobuses y portavoz de la unidad de negocio de autobuses de MAN Truck & Bus. "Con este pedido, VHH ha demostrado que confía en nuestra experiencia en electromovilidad, incluso antes de que entre en funcionamiento el primer vehículo de prueba de MAN. Haremos todo lo posible para estar a la altura de su confianza", añadió Kuchta.

La entrega de los vehículos comenzará en el segundo semestre de 2020 y se espera que, para finales de año, la empresa de transportes radicada en Hamburgo ya haya recibido los 17 autobuses diseñados por VHH.

Los representantes de VHH y MAN Truck & Bus firmaron el contrato de entrega de los autobuses rígidos de 12 metros de longitud de manera simbólica en la Busworld 2019 de Bruselas. En esta feria, MAN presentó el Lion's City E totalmente eléctrico y, con ello, su



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

concepto integral orientado al futuro. "A la hora de dar los primeros pasos en el ámbito de la electromovilidad, VHH se está apoyando en un autobús eléctrico fiable que incluye una tecnología probada de celdas y baterías. Además, MAN Transport Solutions ofrece un servicio global de asesoramiento, así como soluciones personalizadas relacionadas con la operación, la infraestructura, el servicio y el mantenimiento en el campo de la movilidad eléctrica", aseguró Kuchta.

Adquirir experiencia

A finales de diciembre se hará entrega a Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein de un vehículo de pruebas con el que tendrán la oportunidad de adquirir experiencia en sus aplicaciones cotidianas. "Con el MAN Lion's City E estamos marcando el

rumbo hacia la movilidad del futuro, lo que supondrá un beneficio tanto para el medio ambiente como para los habitantes de Hamburgo, puesto que estos autobuses urbanos modernos no emiten sustancias contaminantes y, además, son extremadamente silenciosos", explicó Toralf Müller, gerente de VHH.

El Lion's City 12 E tiene capacidad para 88 pasajeros. Gracias a la eliminación de la torre del motor se ha optimizado la zona de asientos en la parte trasera, lo que ha permitido obtener unas condiciones de luminosidad más agradables e incrementar el número de asientos en cuatro. La instalación de las baterías en el techo brinda una solución alejada de la zona trasera, más propensa a los choques, y las hace más accesibles a la hora de realizar cualquier labor de mantenimiento.



Llegan seis microbuses de Integralia para el transporte comunal de Andorra

Seis microbuses T-ONE PV de Integralia ya han cumplido tres meses rodando por las carreteras de Andorra, dentro del servicio Bus Comunal. La configuración urbana de este vehículo permite 10 personas sentadas, 10 de pie y una plaza PMRSR con acceso a través de plataforma vertical trasera. El motor Mercedes Benz Euro 6 se adapta perfectamente a la orografía andorrana con bajas emisiones y, en colaboración con el diseño de la carrocería de Integralia, consigue un equilibrio adecuado a las exigencias del servicio.

Andbus es la empresa adjudicataria del mismo y ha confiado en Integralia para la fabricación de los microbuses. Andbus cuenta con 50 años de historia y es una referencia del transporte de viajeros en Andorra y Cataluña, ya que dispone de bases operativas en el principado y en la Seu d'Urgell. Andbus dispone de conexiones con toda Europa y su principal característica es la atención personalizada, activa e ininterrumpida para cubrir cualquier necesidad

de movilidad. Los autobuses se han pintado en rojo y blanco recordando la antigua rotulación del servicio de línea urbana. La operación se ha realizado con la colaboración del Concesionario de Mercedes Benz Automòbils Pyrénées, que organizó una presentación del servicio.

El nuevo autobús comunal de Andorra ofrece, de 7:00 a 21:00 horas, tarifas simbólicas (el billete sencillo cuesta 10 céntimos de euro) para fomentar el transporte público, y conecta con especial frecuencia geriátricos y hospitales. Los billetes se pueden comprar a través de la página web de andbuscomunal, de una aplicación móvil o en la estación central. El ocio de los pasajeros está previsto, con instalación de WiFi en los microbuses y, de acuerdo al plan de cardioprotección local, todos los vehículos están provistos de un desfibrilador automático. Este servicio cuenta con cuatro líneas reconocibles por colores y se pueden realizar trasbordos entre las mismas con un billete.

Indcar Bus recibe la visita de ProBus en Rumanía

Indcar Bus Industries es la segunda planta productiva que el Grupo Indcar tiene en la zona de Rumanía. Allí se reunieron los representantes del distribuidor Indcar en Alemania, ProBus, con el equipo técnico y de producción de Indcar.

Indcar Bus Industries concentra la producción de la gama Mobi de Indcar, con una fuerte especialización en vehículos responsables para transporte escolar y urbano. Durante la visita, los representantes de ProBus pudieron solventar dudas sobre los nuevos modelos y formarse para ofrecer el mejor

servicio a los clientes alemanes.

Supervisión de la producción

La visita sirvió también para definir y supervisar la producción de los últimos vehículos adquiridos por KVG, una de las empresas de transporte público más importantes de Alemania. Indcar ofrece formaciones a sus distribuidores y servicios oficiales. Los constantes cambios e innovaciones que se hacen en los vehículos se trasladan así a todos los distribuidores de Europa para ofrecer uno de los mejores servicios.

Los primeros autobuses eléctricos de Irizar ya circulan por Portugal

Ya están en operación los dos autobuses eléctricos, cero emisiones del modelo Irizar ie bus de 10.8 m de longitud, que aterrizan en el país vecino, concretamente en la ciudad de Braganza.

Irizar sigue con su estrategia de consolidación en el mercado europeo estando ya presente en más de siete países. Esta vez aporta sus soluciones cero emisiones en Portugal, concretamente en la ciudad de Braganza. Se trata de una operativa exigente, dada la complejidad geográfica de la ciudad, que demuestra la fiabilidad de los vehículos eléctricos Irizar. Sin duda servirá como escaparate para futuros proyectos.

Este vehículo dispone de dos puertas dobles con 28 butacas, una butaca conductor, una zona para silla de ruedas, y tiene una capacidad de hasta 76 pasajeros. Con una autonomía de 220 km y una energía embarcada de 350 kWh, estos vehículos se cargarán por la noche en 3-4 horas mediante cargadores interoperables con toma de carga Combo 2.

Las baterías incorporadas es-



tán desarrolladas y fabricadas en las instalaciones que el Grupo regenta en Aduna, en Guipúzcoa, y obedecen a los últimos reglamentos europeos en seguridad eléctrica, térmica y mecánica: R100.v2, R10.v5 y UN38.3.

Tecnología propia

Tanto la electrónica y las comunicaciones como los principales sistemas del vehículo son fruto de la tecnología que elaboran las distintas empresas que confor-

man el Grupo Irizar, desde donde se destaca que la ciudad de Braganza sigue adelante con su estrategia de implementación de una movilidad urbana sostenible y con la incorporación de los dos Irizar ie bus a su flota, ahorrará 27.550 euros en combustibles fósiles y reducirá las emisiones de CO2 en 58 toneladas al año. Esta medida forma parte de la estrategia para promover la "descarbonización de la ciudad" y la "movilidad universal".



El Grupo Avanza recibe el certificado EFR por sus buenas prácticas

La Fundación Más Familia reconoce con la entrega del certificado EFR las buenas prácticas de la compañía de movilidad en materia de conciliación.

La Fundación Más Familia ha otorgado a Avanza el certificado EFR en reconocimiento a sus buenas prácticas en materia de conciliación. La empresa líder en movilidad está estrechamente comprometida con el desarrollo profesional y personal de su capital humano.

Por esta razón, Avanza desarrolla varias medidas cuyo objetivo es facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral de su plantilla, mejorar el trabajo en equipo, transmitir conocimientos y crear un buen clima laboral. Entre estas medidas destacan la elaboración de un plan de igualdad y un proyecto de mejora de la comunicación interna.

Cultura de liderazgo

El análisis que se ha hecho de la compañía, desde la Fundación Más Familia, deja patente que tanto el diseño como la implantación de sus principios se sustentan



sobre una adecuada cultura de liderazgo y un correcto estilo de dirección.

El certificado EFR consiste en un modelo de gestión de tercera parte, basado en la mejora continua, y la Fundación Más Familia se lo asigna tan solo a aquellas empresas que cumplen con unos exigentes requisitos basados fundamentalmente en tres pilares: ética, respeto y familia. Así, supone un gran reconocimiento para las organizaciones que implementan un modelo de gestión basado en

la flexibilidad, el respeto y el compromiso mutuos que permita el equilibrio entre lo laboral y lo personal.

De este modo, Avanza se suma a las más de 550 empresas que ya han apostado por la conciliación laboral y poseen el certificado EFR de la Fundación Más Familia, cuyo objetivo principal es avanzar y dar respuestas en materia de responsabilidad y respeto a la conciliación de la vida familiar y laboral, así como fomentar el compromiso de las empresas.

SierraBus, empresa pionera en la implantación del sistema 'E-Rescue'

SierraBus se han convertido en la primera empresa de la Comunidad de Madrid que dota a sus autocares con el sistema de rescate de viajeros 'E-Rescue', que transforma los asientos en "Asientos Salvavidas". En este sentido, han señalado que prevendrá tanto fallecimientos por accidente como un gran número de lesiones medulares irreversibles, además de favorecer un ahorro en los costes de los siniestros y las primas de los seguros.

Financiado por la Unión Europea procedente del programa Horizonte 2020 de Investigación e Innovación, ya se está implantando ya en autobuses de varias compañías. "La seguridad de nuestros viajeros es primordial y esa es la razón por la que en SierraBus hemos decidido incorporar en una de nuestras unidades el sistema E-Rescue", ha destacado el director general de SierraBus, Miguel Gea. "Se trata de un innovador sistema integrado en los asientos del autobús que facilita el rescate de pasajeros en caso de accidente", afirmó el director.

Pionero en el mercado, este sistema permite a los profesionales del rescate inmovilizar al ocupante contra su butaca (respaldo y base del asiento) y liberar el asiento completo, para trasladar así al conjunto paciente-butaca hasta la atención médi-



ca de la forma más segura y rápida posible. Además, convierte cualquier butaca de autobús o autocar en un elemento de inmovilización y extracción de accidentados. El sistema, patentado y homologado, se adapta a cualquier butaca y puede incorporarse tanto a vehículos ya en circulación como a nuevos. Reduce a menos de un tercio el tiempo de rescate de heridos respecto a los sistemas de rescate tradicionales y también ahorra dinero al reducir los costes de los siniestros y las primas que deben efectuar los seguros.

Por su parte, el director de E-Rescue, Sergio De Rico, ha indicado que "en las pruebas que llevamos tiempo realizando, se ha demostrado que el sistema E-

Rescue reduce el tiempo de rescate en más de un 70%, lo que posibilita reducir a la mitad el número de muertos y de heridos graves y se previene por completo el provocar o agravar una lesión medular debido a una mala manipulación. Creemos que son todo ventajas", aseguró Sergio De Rico.

Accidentes

En España se han producido en los últimos años más de 1.000 muertos y 5.000 heridos en accidentes de autobús. Según los estudios de E-Rescue, se podría reducir la mortalidad de este tipo de siniestros en más de un 27%, con un porcentaje similar de reducción de los accidentados de carácter grave.



FlixBus refuerza con más de 4.000 asientos extra la Navidad

Las líneas que conectan Madrid y Barcelona con París, Madrid con Lisboa o Barcelona con Ginebra han tenido un refuerzo especial.

Con motivo de las fiestas navideñas, FlixBus ha aumentado en más de 4.000 plazas sus líneas de largo recorrido. Desde el 18 de diciembre, y hasta después de la festividad de los Reyes Magos, FlixBus ha aumentado sus autobuses para dar servicio a la alta demanda recibida.

Las conexiones de Madrid y Barcelona con París, de Madrid con Lisboa o de Barcelona con Ginebra son, entre otras, las que han experimentado una mayor demanda en ambos sentidos, de España al exterior, y viceversa.

En palabras de Elena Compte, directora de Comunicación de FlixBus en España, "en navidades mucha gente se reúne con sus

seres queridos para celebrar las fiestas y otras muchas personas aprovechan para hacer una escapada y viajar durante sus vacaciones. El autobús es el medio de transporte por carretera más económico, seguro y que menos contamina, y por eso queremos que los viajeros dejen sus coches en casa y opten por el autobús para sus desplazamientos. Desde que iniciamos nuestras líneas de autobús en España, cada año hemos ido multiplicando las plazas de refuerzo, porque la demanda no para de crecer. Estas navidades serán 4.000 personas más, y seguirán aumentando".

FlixBus cuenta ya con más de 40 líneas internacionales que conectan 42 ciudades españolas con destinos en 10 países europeos (Portugal, Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Suiza, Luxemburgo,



Arriaga incorpora el primer microbús eléctrico, un Jest de Karsan, para el sector privado

Autobuses Hermanos Arriaga, S.A. es la cabeza visible de un grupo empresarial con sede en Vitoria-Gasteiz, con más de 100 años de experiencia en el transporte de viajeros.

Arriaga, que dispone de más de 130 autobuses en una flota muy diversificada, ofrece un abanico de servicios que abarca todo tipo de transporte de viajeros por carretera: regulares regionales e internacionales, servicios regulares de uso especial a empresas y colegios, y todo tipo de servicios discrecionales (eventos, agencias de viaje, turoperadores, clubes deportivos y particulares).

Autobuses Hermanos Arriaga, S.A. fue pionera en la incorporación de vehículos litera, doble piso y vehículos de tres ejes (15 metros). Dentro de su

política de innovación y transición hacia vehículos menos contaminantes, Arriaga ha adquirido el Jest Electric de Karsan. Se trata de un vehículo clase A, con una longitud de 5.845 metros, con batería y motor BMW. Cuenta con una potencia de 135 kw y una autonomía teórica de 210 km.

Bilbao

El vehículo va a prestar servicio en el municipio de Bilbao, principalmente para el Grupo Iberdrola. La elección de este vehículo 100% eléctrico se integra en la apuesta de este grupo por un modelo de negocio limpio, que sustituya el uso de fuentes contaminantes por energías limpias e intensifique la necesaria descarbonización y electrificación de la economía.

Monbus refuerza sus servicios de largo recorrido para las Navidades

Monbus reforzará sus servicios de largo recorrido hasta el lunes 6 de enero para poder ofrecer un mayor número de posibilidades a sus viajeros en los desplazamientos durante el periodo navideño. Los usuarios que deseen viajar en Navidad pudieron adquirir sus billetes en la web de Monbus en venta anticipada, beneficiándose de promociones y descuentos en las principales rutas nacionales reforzadas:

— Vigo-Barcelona: la conexión entre Galicia y Cataluña es diaria, a excepción de los sábados. Desde Vigo hay una salida a las 15:30h mientras que desde Barcelona será a las 21:45h. Los días 24 y 31 de diciembre no hubo servicio en ninguno de los dos sentidos de la línea.

— Irún-Salou: los viajeros que quieran llegar hasta la Costa Dorada pueden hacerlo cualquier día de la semana. La salida desde Irún se realiza todos los días a las 06:45 horas, mientras que desde Salou el bus parte a las 15:40 h de lunes a viernes y los domingos, y a las 09:15 h los sábados. En esta línea, no hubo servicio el 25 y 26 de diciembre ni el 1 de enero.

— Barcelona-San Sebastián: esta



línea ofrece un amplio abanico de expediciones a los usuarios que quieran desplazarse entre dos de los destinos nacionales de referencia. Existen tres expediciones diarias para viajar hasta San Sebastián (08:45 h, 14:40 h y 22:05 h), mientras que para llegar hasta Barcelona existen dos (07:15 y 23:15 h) que añaden una tercera de lunes a jueves (13:40 h) o los viernes y los domingos (15:40 h). Durante el periodo navideño hubo excepciones en los servicios de esta línea.

— Salamanca-Barcelona: el viaje entre la capital catalana y la ciudad castellanoleonesa se puede realizar a diario en ambos sentidos. La hora de partida desde Salamanca son las 10:00 h de lunes a jueves y

los sábados, mientras que viernes y domingos es a las 20:30 h. En sentido contrario, las expediciones desde Barcelona salen cada día a las 08:45h; el 24 y 31 de diciembre: no hubo servicio a las 10:00 h desde Salamanca; y el 25 de diciembre y 1 de enero: el servicio desde Salamanca se realizó a las 20:30 h. Desde Barcelona no hubo salidas.

— San Sebastián-Vigo: una expedición diaria conecta la ciudad gallega y la vasca, menos los sábados. De tierras viguesas la salida se realiza a las 19:20 h de lunes a jueves y los domingos, mientras que los viernes es a las 20:30h. Por su parte, desde la urbe vasca los buses inician su viaje en horario unificado siempre a las 20:30h.

Alsa trasladó en un Aptis de Alstom a los voluntarios durante la COP25

Durante la reciente Cumbre del Clima COP25 que se ha celebrado en Madrid, el operador de movilidad Alsa ha puesto a disposición de "Voluntari@s por Madrid" un innovador autobús eléctrico que ha recorrido el centro de Madrid realizando una campaña de concienciación sobre los retos medioambientales de nuestra sociedad. Más de 2.000 voluntarios han colaborado en la organización de la Cumbre del Clima. Gran parte de ellos recorrieron cada día el centro de Madrid para recordar a los ciudadanos cómo cada pequeño gesto individual suma en la lucha contra el cambio climático.

Mientras en las diferentes salas de Ifema se debatían las grandes políticas y macro estrategias, estos voluntarios se trasladaban por el centro de Madrid en un innovador autobús 100% eléctrico cero emisiones desarrollado por Alstom y operado por Alsa para acercar un mensaje claro a los ciudadanos: es tiempo de actuar.

Diseñado para ofrecer a las ciudades una solución de movilidad limpia y eficiente, Aptis es un innovador autobús eléctrico, cuyos primeros prototipos se encuentran actualmente en pruebas por diferentes ciudades europeas, incluido Madrid. Basado en la experiencia de Alstom con tranvías o vehículos sobre ruedas, motores y sistemas de tracción, Aptis incorpora todas las ventajas de un tranvía en un nuevo concepto de vehículo urbano, para mejorar la experiencia de pasajero y operación



del vehículo. Su diseño es único e innovador y está inspirado en el tranvía, incorporando total accesibilidad con su piso bajo, vistas 360º y una experiencia de viaje nunca antes vista. Con las baterías y sistemas de suministro energéticos ubicados en el techo y las ruedas situadas en ambos extremos sin voladizos, Aptis ofrece a los pasajeros un concepto totalmente novedoso de piso completamente bajo, puertas dobles para mejorar el acceso, ventanas panorámicas, un 20% más de superficie acristalada, mínimos niveles de ruidos y mejor maniobrabilidad.

Sport and Healthy Company DCH y Aces Europe, entregaron el mes pasado el European Sport and Healthy Company Award y el American Sport & Healthy Company Award en el Parlamento Europeo de Bruselas, haciendo coincidir este galardón con la entrega de los premios de Capital, Ciudad, Comunidad y Villa Europea del deporte.

El objetivo de este Galardón es certificar el esfuerzo de aquellas empresas que promueven el deporte y la salud entre sus empleados, valorando tener un compromiso evidente con salud psicosocial, actividad física y la salud en general de los empleados, contar con instalaciones deportivas propias o en colaboración con terceros y programas de actuación específicos para los trabajadores en materia de Salud y Deporte y tener sede física en al menos un país miembro del Continente Europeo.

Los premiados este año han sido Alsa, reconocida con el European Sport and Healthy Company Award y Volkswagen México con el American Sport and Healthy Company Award. Por parte de Alsa, recogieron el premio Juan Antonio Esteban, director de RRHH, y Oliver Alejo, responsable de riesgos Laborales, quienes destacaron la importancia de su programa de bienestar "Por tu salud".



La empresa Montferri Hermanos ha adquirido su nuevo Ferqui Sunrise Semiurbano, con la configuración 24 +C, vendido a través del concesionario Auto Distribución Barcelona. Este vehículo adaptado para escolares, dispone de letreros de ruta en la parte delantera y trasera, para aumentar la visibilidad al ofrecer más claridad en sus diversas rutas.



Ayats entrega un Horizon a Autocares Aizpurua

El fabricante español de autocares, Ayats, ha entregado el primer vehículo doble piso con conformidad con el reglamento R66.02 de la resistencia a la superestructura a la guipuzcoana

Autocares Aizpurua. El vehículo entregado es el primer Horizon entregado en España y está carrozado sobre chasis Scania 13,4 metros de largo, 81+1+1 y 490 CV.



Grupo Paco Pepe activa su campaña 'sin alcohol al volante'

El Grupo Paco Pepe vuelve a apostar por una Navidad sin sobresaltos, y por seguir apoyando a aquellas entidades que luchan porque las carreteras españolas estén exentas de accidentes y fallecidos. De cara a las contrataciones que se realicen en sus servicios para estas fechas, la empresa malagueña donará un 20% de su recaudación a la Asociación Stop Accidentes, con la que trabaja de la mano para fortalecer su compromiso de una seguridad vial fiable y cívica.

Esta iniciativa del Grupo se incluye en la campaña para este época navideña "Sin alcohol al

volante", que se ha puesto en marcha pensando en este tipo de transporte frente al uso del coche privado, en desplazamientos tan señalados como las excursiones, las salidas en grupo o las cenas de empresa.

En la Costa del Sol, son muchos los desplazamientos en estas fechas, y toda precaución es poca. Son varias las propuestas que Autobuses Paco Pepe tiene para adaptarse a las necesidades de sus clientes en estas fechas, y todas irán enmarcadas en esta premisa de evitar el alcohol al volante y plantear un futuro sin fallecidos en la carretera.

La reestructuración de la red de buses de Barcelona cumple su primer año

Hace un año entraban en servicio las líneas H2, V1, V19, V23 y V25 de autobuses y se completaba la malla de 28 líneas de altas prestaciones y la reestructuración global de la red que han impulsado el Ayuntamiento de Barcelona y TMB desde 2012, para que el servicio sea más eficaz y más útil para los ciudadanos. La acogida ha sido positiva, como se desprende del incremento continuado de la demanda año tras año.

Las 28 líneas de la nueva red de bus, 17 verticales, ocho horizontales y tres diagonales, transportan el 60% de los usuarios de autobús, cubren el 95% del territorio de la ciudad y se pueden combinar mediante 125 áreas de intercambio. Con prestaciones similares hay 10 líneas convencionales que transportan otro 20% del pasaje: 7, 33, 47, 34, 27, 24, 54, 6, 22 y 70. Así, el 80% de los usuarios viajan con frecuencias de ocho minutos o menos.

El comportamiento de la demanda es coherente con la valoración que los usuarios hacen. El Estudio de Percepción del Cliente de 2018 otorga a la nueva red de bus una puntuación de 8,01, ligeramente por encima del 7,72 que recibe la red convencional. Es la nota de satisfacción global más alta desde 2008.



Los conceptos mejor valorados son la rapidez, los intervalos de paso, la información del tiempo de paso y gestión de las incidencias, la información en el bus y en las marquesinas y la conexión intermodal.

Incremento neto de servicio

La reestructuración de la red de bus para hacerla más intuitiva y cubrir mejor el territorio ha ido aparejada con un incremento neto de servicio, de 66 vehículos más los días laborables, y una reconversión ambiental de la flota, que cada vez es más limpia y avanza hacia la electrificación, empezando por la línea H16. La información de servicio y la señalización han dado un salto adelante para tratar de acompañar a los usuarios a lo largo del viaje.

También ha sido destacable la actuación sobre la infraestructura. Durante todo el proceso de despliegue de la nueva red de bus se han hecho un total de 809 actuaciones de mejoras en las paradas: renovaciones de marquesinas, actuaciones de mejora de la accesibilidad, implantación de nuevos encaminamientos, mejora de pavimentos, adecuación de alcorques, etcétera.

Para mejorar el paso del autobús se han delimitado, desde el 2015, 43,7 kilómetros de nuevos carriles reservados, hasta los 207 kilómetros, y se han creado dobles carriles bus en la Gran Vía y la Diagonal, carriles bus contrasentido y giros exclusivos. En 65 cruces se han efectuado actuaciones semafóricas para facilitar la circulación de los autobuses.

Guaguas prevé 24 millones de inversión durante este año

El Consejo de Administración de Guaguas Municipales ha aprobado el presupuesto del ejercicio económico 2020, que permitirá acometer un potente plan de inversiones que alcanza los 24 millones de euros.

Las cuentas anuales ofrecerán cobertura para la adquisición de 57 nuevos vehículos, que potencien el actual servicio; mejorar la información y atención al viajero y desarrollar la incorporación del sistema de priorización semafórica, uno de los ejes tecnológicos del proyecto de la MetroGuagua. Los registros financieros presentados por la sociedad municipal, que expresan una proporción entre las partidas de ingresos y gastos, afianzan durante el próximo curso el proyecto marcado por la empresa para consolidar su función de servicio público eficaz y eficiente para los ciudadanos de la capital canaria, al tiempo que garantizan la estabilidad de la plantilla profesional de la compañía, que se verá ampliada con 35 nuevos conductores y ocho nuevos mandos de movimiento.

Con la aprobación de estos presupuestos, Guaguas acometerá la adquisición de 57 nuevas unidades, por un importe presupuestado de 16,8 millones de euros, distribuidas en ocho de 10 metros; 34 unidades de 12 metros (incluyendo 10 híbridas) y 15 vehículos de 18 metros. El

objetivo, al final del proceso de renovación, será reducir significativamente la edad media de la flota, que se situará ligeramente por encima de los ocho años, cuando en la actualidad se acerca a la decena.

Las nuevas adquisiciones, previstas en el programa anual de inversiones, permitirán potenciar los servicios troncales (como las líneas 12, 17, 21-24, 33 o 91), además de las líneas de barrio y aquellas que conectan distintos puntos de la ciudad con el Campus Universitario de Tafira, que presentan una creciente demanda de usuarios.

La ampliación del número de vehículos disponibles, aparejado a la contratación de nuevos conductores, posibilitará en 2020 la consolidación e incremento de los servicios exprés (actualmente en fase de prueba) que conectan diferentes puntos de la ciudad con Tamaraceite y el área de Las Torres/La Feria. Además de la adquisición de nuevos vehículos para la flota, el programa de inversiones permitirá avanzar en el ámbito de la información y atención al público, al objeto de afrontar el continuo incremento de la demanda viajeros, impulsado decisivamente por los bonos Wawa Joven y Residente. Por ello, la empresa llevará a cabo una actualización del sistema central de control de operaciones.

Nogebus entrega dos unidades para Badajoz Sevilla Bus

La empresa española de carrocerías Nogebus ha hecho entrega de dos unidades carrozadas sobre bastidor Volvo B11R en dos y tres ejes: 13,200 m y 15m a Badajoz Sevilla Bus.

Ambos vehículos incorporan butacas alta gama Noge tapizadas en piel sintética, cinturones de tres puntos, revistero, reposapiés y mesita plegable.

Además, los vehículos están

equipados con tapas tipo avión, plataforma elevadora preparada para 3 PMR, gancho de remolque, lunas tintadas, faros de led, enchufes, USB, precalentador, nevera, cortinas, letrero de ruta, equipo audio Bosch con tres monitores, cámaras interiores, bluetooth, TV Satélite, sistema On-road, sonido individual, sistema isofix, sistema depuración ECO 3, desfibrilador y Ethylotest.

Mención especial para Titsa por el Gobierno de Canarias

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, ha recibido una Mención Especial en los Premios a la Excelencia Empresarial 2019 en la modalidad de Mediana-Gran Empresa, otorgados por la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias.

Estos premios reconocen la labor que realizan las compañías para impulsar y promover los principios de calidad, innovación y excelencia en su gestión, con el objetivo de mejorar su competitividad.

El director general de Promoción Económica, Laureano Pérez, hizo entrega del galardón al director técnico de la compañía, Pedro Gómez.

El gerente de Titsa, Jacobo Kalitovics, destaca que este reconocimiento es resultado del esfuerzo constante que Titsa realiza para potenciar la calidad y alcanzar la excelencia en la gestión lo que redundará en la prestación de un mejor servicio a los usuarios del transporte público. "Este galardón es fruto del trabajo, empeño e implicación de todos los empleados de la compañía", destaca.

Valladolid y Auvasa firman un acuerdo con el Banco Santander y GMV

El Ayuntamiento de Valladolid ha firmado un acuerdo con Santander España Merchant Services, la filial del Banco Santander que gestiona los pagos electrónicos de la entidad, y con la filial de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, ubicada en Boecillo, para que ambas desarrollen un piloto para digitalizar los pagos en dos de las principales líneas de autobuses de la capital vallisoletana.

Con este piloto, que se iniciará en el primer semestre de 2020 en las líneas 1 y 2, el Ayuntamiento quiere traer la innovación con servicios que beneficien a los vallisoletanos en sus desplazamientos por la capital. Los ciudadanos de Valladolid y todos aquellos que visiten la ciudad podrán subirse al autobús sin necesidad de llevar efectivo de forma más rápida y también segura, ya que el conductor no tendrá que desviar la atención de la calzada para dar el cambio a los usuarios.

La firma del convenio fue rubricada el pasado 4 de noviembre por el gerente de Auvasa, Álvaro Hernández Heredia, el director general SEMS, Rubén Justel Miranda, y el director general de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, Miguel Ángel Martínez Olagüe.

Junto a ellos, también estu-



ron el concejal de Movilidad y Espacio Urbano del Ayuntamiento de Valladolid, Luis Vélez; el director territorial de Banco Santander en Castilla y León, Javier Martín Clavo; el director de Negocio Adquirente Territorial Castilla-León, Gerardo González; el director de Producto y Soluciones de Industria, Jorge Otamendi; el director de Industria Transit & Smart Cities, Antonio Babío; el gerente de Instituciones Banco Santander; la directora de Atención al Cliente y Mantenimiento de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, María Jesús Calvo González; y el jefe de Desarrollo de Negocio para el mercado de Autobuses en España y Portugal de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, Carlos González Bayod.

Según Miguel Ángel Martínez, director general de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, "desde que en 1998 GMV desarrolló para Auvasa el que fue el primer sistema de información al pasajero basado en GPS que se implantó en España, hemos liderado de la mano de Auvasa la innovación en los sistemas y tecnologías para el transporte público. En esta ocasión, nuevamente vamos a convertir a Valladolid en ciudad pionera con el despliegue de nuestro nuevo sistema de acceso y pago basado en EMV, permitiendo que cualquier usuario que disponga de una tarjeta bancaria, física o virtual en su móvil, pueda acceder al autobús directamente, sin necesidad de registro o compra previa de ningún billete".

Galicia adjudica 12 nuevos contratos de transporte por casi 141 millones

La Xunta de Galicia acaba de adjudicar 12 nuevos contratos más de transporte público, que operarán en la comunidad en la próxima década, por un importe de casi 141 millones de euros. Estos contratos, sumados a los 82 recién adjudicados, completan prácticamente la adjudicación de la primera fase del Plan de Transporte Público de Galicia, pues solo falta por formalizar un lote. Los contratos adjudicados contemplan un total de 322 líneas de autobús, con 3.035 paradas, de las que 203 líneas cuentan con servicios de transporte compartido entre escolares y usuarios generales. Además, unas 109 rutas disponen de servicios bajo demanda.

En lo que se refiere al empleo, estos contratos suponen la disposición de 218 conductores y 142 acompañantes en los servicios de autobús compartido. Los nuevos servicios se corresponden con las comarcas del Condado, Paradanta, Vigo, Pontevedra, Morrazo, Salnés o Chantada, entre otras áreas. Estos nuevos contratos, que tendrán una vigencia por 10 años, está previsto que comiencen a funcionar a partir de enero de 2020. Además, la Xunta prevé licitar próximamente los res-



tantes 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 un kilómetro de una parada de autobús y que los usuarios de toda Galicia

se beneficien 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.

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.

El gobierno balear adjudica el lote dos al Grupo Ruiz

El pasado día 5 de diciembre, el consejero de Movilidad y Vivienda del Gobierno Balear, Marc Isaac Pons i Pons, y la alcaldesa de Alcudia, Bárbara Rebassa, presentaron en el municipio de Alcudia la adjudicación al Grupo Ruiz del lote 2 del servicio de transporte interurbano de la Isla de Mallorca.

Al acto acudieron numerosas alcaldes de los municipios a los que prestará servicio la nueva concesión, el director general de Movilidad y Transportes de balears Jaume Mateu; el gerente del Consorcio de Mallorca, Maarten Van Bemmelen; el presidente de Confibus, Rafael Barbadillo; y el presidente de Grupo Ruiz, Gregorio Ruiz.

Los principales objetivos del servicio son mejorar las frecuencias reduciendo los tiempos de recorrido, mejorar la conectividad, garantizar la accesibilidad y el confort a todos los usuarios e incorporar al servicio una flota menos contaminante, para lo que Grupo Ruiz renovará toda la flota con 84 nuevos autobuses, todos ellos propulsados por gas natural o eléctricos 100 %, y se construirán tres bases operativas en Alcudia,



Inca y Palma de Mallorca, con una plantilla de 197 empleados.

El nuevo servicio incrementará un 49,3% los kilómetros de recorrido actual, alcanzándose los 6,1 millones de kilómetros. El servicio se prestará con 64 autobuses Scania carrozados por Castrosua en los modelos Magnus y New City, de 12, 15 y 18 metros de longitud, 11 microbuses Iveco modelo Daily carrozados por Indcar y Ferqui, y nueve autobuses eléctricos fabricados por BYD. Tras la presentación del nuevo servicio por las autoridades asistentes, el presidente de Grupo Ruiz, agradeció la confianza depositada en el Grupo al adjudicarle el servicio de la zona norte de la Isla.

El modelo seleccionado para la renovación de la flota donostiarra es el autobús MAN Lions City 12C con EfficientHybrid

Dbus adjudica a MAN Truck & Bus Iberia la compra de 12 nuevos autobuses híbridos de 12 metros

Dbus ha adjudicado a MAN Truck & Bus Iberia la adquisición de 12 autobuses híbridos de 12 metros, que se pondrán en servicio en las líneas de autobús de San Sebastián en los próximos meses. Esta compra se engloba dentro de un contrato que posibilitará que en los próximos cuatro años se puedan adquirir hasta un máximo de 39 autobuses de estas características, que permitirán realizar mejoras en el servicio.

El modelo seleccionado para la renovación de la flota es el autobús MAN Lions City 12C EfficientHybrid. Se trata de un nuevo modelo de autobús híbrido con una motorización más potente y adecuada para los exigentes recorridos de las líneas de Dbus. Dbus dispone actualmente de 38 autobuses híbridos, de los que 19 son de la marca MAN. El nuevo modelo cumple con todas las características de la flota de Dbus, como son las plataformas bajas y rampas eléctricas para personas de movilidad reducida para que el autobús sea 100% accesible. Asimismo, el vehículo se adapta totalmente los requisitos técnicos de Dbus, como es el diseño del puesto del conductor/a, la distribución del habitáculo para las personas usuarias, etc.

Una de las novedades del vehículo es que dispone de un mayor espacio para los pies en los asientos de los usuarios, ya que las sujeciones de



los asientos al suelo se realizan con paneles laterales, ganando espacio, mejorando la accesibilidad y facilitando la limpieza interior. También dispone del sistema *start&stop*, que permite que el motor del autobús se detenga en los semáforos o paradas del recorrido, ahorrando combustible y reduciendo la contaminación atmosférica y acústica.

En relación a la reducción de emisiones, el nuevo modelo permite una reducción de alrededor del 10% respecto a autobuses diésel de características similares, poniendo de relieve el constante compromiso de Dbus con la ecología y la sostenibilidad. En esta línea, con la incorporación de los 12 nuevos autobuses se prevé una reducción anual de emisiones de CO2 de 61,6 toneladas. El

contrato refleja un plazo de entrega de siete meses y cinco años de garantía. Por primera vez, esta garantía se amplía de los tres años anteriores en vehículos MAN a los cinco años actuales, lo que supone una gran mejora para el mantenimiento de los vehículos.

Pago con tarjeta

Por otro lado, Dbus ha implementado el pago con tarjeta bancaria sin contacto en todas las líneas de autobús de San Sebastián. El sistema, que ha estado funcionando desde agosto de 2017 en un proyecto piloto en las líneas 16-Igeldo y 45-Estaciones Renfe-Bus Geltokiak-Antiguo-Aiete de Dbus, se extiende así a todas las líneas de la Compañía.

La acción forma parte del pro-

yecto europeo E-Mobask y se ha realizado junto a Kutxabank, la empresa que resultó adjudicataria del concurso público licitado para la contratación de una pasarela de pago para realizar estas operaciones.

San Sebastián, junto a Madrid y Londres, es una de las primeras ciudades europeas en la que se implementa en todas las líneas este innovador sistema, que permite el pago del billete ocasional y nocturno con tarjetas de crédito y débito sin contacto (EMV) Visa, Mastercard y American Express de diferentes entidades bancarias y con diversas aplicaciones móviles.

Cada tarjeta bancaria o aplicación móvil permite pagar tantos viajes como la persona usuaria desee al precio de un billete ocasional y sin

comisiones. En esta ocasión, y a diferencia del proyecto piloto, el pago se realiza en la máquina expendedora que está situada junto al puesto del conductor/a, sin necesidad de instalar una máquina adicional.

Acerca la Navidad a todos

Por segundo año consecutivo, Dbus ha organizado la actividad "Argibusa", que consiste en acercar la Navidad y la decoración donostiarra a personas mayores desde un autobús de la compañía. En esta ocasión, la actividad se ha organizado en colaboración con la Fundación Zorroaga y 24 personas mayores que viven en este centro han podido disfrutar de la salida en autobús para ver el ambiente navideño de la ciudad.

La iniciativa se enmarca en Donostia Lagunkoia, un plan promovido por el Ayuntamiento de San Sebastián para mejorar la amigabilidad de la ciudad y la calidad de vida de las personas mayores. De esta manera, las personas participantes en la actividad han podido disfrutar de una animada tarde y de las diferentes decoraciones navideñas de manera cómoda y segura. El recorrido por la ciudad incluía distintos puntos clave de la ciudad como, por ejemplo, Alderdi Eder, el Buen Pastor y la calle Loiola, el Puente Santa Catalina, el entorno del Paseo de Francia y el Puente María Cristina, etcétera.



Terrassa pone en marcha la tarjeta de autobús 'T-Hospital'

El Ayuntamiento de Terrassa y Transportes Municipales de Egara (Tmesa) ponen en marcha la nueva tarjeta T-Hospital, un título de transporte unipersonal que permite utilizar de forma ilimitada y gratuita los servicios de autobuses urbanos de Terrassa para acceder al Hospital de Terrassa (Consorcio Sanitario de Terrassa).

Con el inicio de la campaña "Bus gratis al Hospital de Terrassa", la ciudadanía recibirá en su buzón un tríptico informativo sobre la gestión y el uso de la tarjeta, que está operativa desde el 17 de diciembre.

A partir de ese día también se puede tramitar la tarjeta en el Hospital de Terrassa, en horario de mañana de 10 a 14 h, hasta el 31 de enero de 2020. La implantación de esta innovadora exención tendrá un coste aproximado para el Ayuntamiento de 125.000 euros este 2019, y de 130.000

euros anuales a partir de 2020. El servicio de bus gratuito al Hospital, así como la congelación de tarifas para el autobús urbano en 2020, forman parte de las nuevas medidas de las políticas de movilidad y transporte que impulsa el Ayuntamiento para avanzar hacia la 'Revolución verde', un nuevo modelo de ciudad para vivir mejor, preservar el medio ambiente y combatir la crisis climática. En este caso, sirve para facilitar el acceso universal a todas las personas que necesitan ir a este centro sanitario mediante la gratuidad del transporte público.

La T-Hospital no tiene caducidad, su coste es de un euro en concepto de emisión y gestión de la tarjeta, y de cinco euros en caso de pérdida o renovación por mal uso. La utilización fraudulenta de la tarjeta comporta su anulación y la inhabilitación de la misma durante un período de 12 meses, así como su retirada.

Díaz Ayuso y García-Paje confirman la prórroga del abono entre ambas regiones

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, ha asegurado que "las autonomías están para hacer más país, no para dividir a los ciudadanos en absurdas y falsas fronteras, que nuestros vecinos no perciben y que sufren por el exceso de burocracia y la politización de todos los órdenes de la vida". Estas declaraciones de Díaz Ayuso se produjeron tras firmar con el presidente de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Paje, la prórroga del convenio de colaboración para la renovación de los títulos de abono de transporte en los desplazamientos entre ambas regiones.

Para la presidenta de la Comunidad de Madrid, el acuerdo "es mucho más importante que un convenio de transportes". Se trata, ha dicho, de un "punto de partida para otros muchos acuerdos que podemos cerrar dos comunidades hermanas, que nacieron de la misma manera y que, por una cuestión política, no nos pueden dividir".

Díaz-Ayuso ha tendido la mano al presidente de Castilla-La Mancha para seguir alcanzando acuerdos entre ambas comunidades en materia cultural, gastronómica, histórica, cultural o empresarial. "Los ciudadanos lo van a agradecer, en un momento en el que estamos hablando de bloqueos y de fracturas", ha afirmado.



Hasta final de 2020

El acuerdo suscrito el día 19 por Díaz Ayuso y García-Paje fue aprobado luego por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Desde el año 2001 se viene realizando esta práctica, y el último convenio fue suscrito en el año 2016, si bien su aplicación se hizo de manera retroactiva desde el 1 de enero de 2014 para incluir, entre otras cuestiones, la nueva tarifa plana para jóvenes menores de 26 años.

En esta ocasión, la prórroga del mismo es hasta el 31 de diciembre de 2020. La financiación se distribuye de forma proporcional entre ambas comunidades autónomas, según la residencia de los abonados y su movilidad. Así, el importe de las aportaciones se determina anualmente según los viajes realizados, la tarifa de compensación y la recaudación obtenida por la venta de los abonos transporte. Como

aportación inicial por parte de la Comunidad de Madrid, el Consejo de Gobierno autorizó una dotación de 1,9 millones de euros.

Por su parte, García-Paje declaró que "se trata de un acuerdo que llevamos negociando año tras año que reivindica el sentido cooperativo de las autonomías que no han nacido para romper el país en 17 partes". En este contexto, ha argumentado que el Estado del Bienestar lo sustentan las autonomías, dado que el 90% de los presupuestos de cada región va destinado a servicios sanitarios, educativos y servicios sociales.

El presidente castellano-manchego ha lanzado la posibilidad de crear comisiones bilaterales de trabajo en asuntos que incumben a ambas Administraciones.

De la renovación de este Convenio del abono transporte que entra en vigor el 1 de enero de 2020 se benefician casi 23.000 personas.

No ve razones legales para continuar con el procedimiento iniciado en Bruselas

Anfac desiste de denunciar contra la ley de Cambio Climático de Baleares

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha decidido desistir del procedimiento de infracción contra el Reino de España ante la Comisión Europea que inició por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de Baleares, en vigor desde el pasado mes de marzo. La mencionada Ley incluía la prohibición de circulación por las islas, a partir de 2025, de vehículos diésel (coches y motos).

Además, a partir de 2035, se prohibía la circulación de coches, motos, furgones y furgonetas propulsadas por combustibles fósiles (diésel, gasolina, gas natural y cualquier hibridación con motores tradicionales). Anfac entendía que esta medida suponía "un grave obstáculo para la unidad del mercado", además de impedir la libre circulación de mercancías y personas en el territorio de la Unión Europea, entre otras infracciones.

Sin embargo, tras el acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado - Comunidad Autónoma de Islas Baleares



sobre la mencionada Ley, que supone la retirada de esta prohibición, la asociación no ve razones legales para continuar con el procedimiento iniciado en Bruselas. Anfac valora positivamente la respuesta del Gobierno de España al respecto y considera que "a la vista de ese acuerdo, la prohibición ha decaído y han cesado los efectos perjudiciales para el mercado interior en España y en la Unión Europea", objetivo que buscaba la asociación con la interposición de esta denuncia.

Buena noticia

Mario Armero, ya ex-vicepresi-

dente ejecutivo de Anfac, remarcó poco antes de dejar el cargo la buena noticia que supuso este acuerdo, "que supera los prohibicionismos y opta por la senda europea, que se basa en la progresiva reducción de los límites máximos de emisiones de CO2 y contaminantes". Armero recordó que los fabricantes "están plenamente comprometidos con la descarbonización del parque, pero el reto del cambio climático no tiene una solución local, sino global, y se necesitan medidas de cohesión nacional que trabajen en este objetivo y permitan una transición ordenada y justa hacia las cero emisiones en el transporte".



Unauto Toledo presenta tres nuevos autobuses de gas

Unauto, empresa perteneciente al Grupo Ruiz, presentó tres nuevos autobuses propulsados por Gas Natural para dar servicio en la ciudad de Toledo, lo que supone un nuevo avance, por parte de la compañía, en su decidida apuesta por la accesibilidad, la movilidad y las energías renovables. Se trata de vehículos de piso bajo marca Iveco, modelo Urbanway, carrozados por Castrosua en el modelo New City, con una longitud de 12 metros.

A la presentación, que tuvo lugar el 12 de diciembre en Toledo, en el Puente de San Martín, asistieron la alcaldesa de Toledo, Milagros Tolón; el concejal del Área de Movilidad, Seguridad Ciudadana y Protección Civil, Juan José Pérez del Pino; representantes de Unauto, Iveco Cocentros y Castrosua.

Con esta adquisición, la flota de Unauto, contará con 47 autobuses urbanos de los cuales 43, están propulsados por combustibles no contaminantes. Cabe destacar el alto nivel de tecnología y equipamiento con el que estos autobuses vienen equipados, ya que cuentan con piso bajo integral, plataformas de acceso para PMR, manuales y automáticas, así como cámaras de videovigilancia, cargadores USB y WiFi gratuito.

Estos nuevos vehículos, por su tamaño y dimensiones, prestarán servicio en las líneas de conexión con los barrios de la ciudad, dejando el casco histórico a autobuses de menores dimensiones, para cuidar el entorno del casco de la ciudad de Toledo, Patrimonio de la Humanidad.



Fiat y PSA crean con su fusión el cuarto fabricante mundial

Fiat Chrysler y Groupe PSA han firmado un acuerdo vinculante que facilita la fusión de sus empresas al 50% con el fin de consolidarse como cuarto fabricante mundial del sector de la automoción por volumen y el tercero por ingresos.

De la combinación propuesta surgirá un líder del sector con la capacidad de gestión, los medios, recursos y sinergias necesarios para capitalizar con éxito las oportunidades que ofrece la nueva era de movilidad sostenible. La empresa fusionada obtendrá unas ventas anuales de 8,7 millones de vehículos, ingresos por un valor aproximado de 170.000 millones de euros, unos resultados de explotación superiores a 11.000 millones de euros y un margen operativo del 6,6%, según los resultados de 2018. La entidad fusionada abarca todos los segmentos, desde turismos hasta SUV, pickups y comerciales.

Continental cierra el año 2019 con récord histórico en el segmento del Transporte

Han pasado 50 años desde que Continental, conocida en ese momento como ITT-Teves, presentara mundialmente el MK I, su primer sistema de frenos antibloqueo (ABS). Desde entonces, la compañía ha seguido contribuyendo con su innovación en la seguridad en carretera, que se ha convertido en un pilar fundamental en su estrategia. Así lo recordó Jon Ander García, director general de Continental España, durante la tradicional cena de Navidad de la compañía, donde también anunció la previsión de crecimiento en nuestro país superior al 3% en todas las divisiones.

Según García, "2019 ha sido un año lleno de retos tanto para Continental como para el sector de la automoción a nivel global". Sin embargo, Continental España prevé alcanzar entre sus divisiones de neumáticos un crecimiento de cifra de negocio superior al 3%, superando en todos los casos los datos de mercado y creciendo en cuota en todas las unidades.

En su discurso, detalló que Continental ha vivido un ligero descenso en primeros equipos, pero que "la facturación en reemplazo ha crecido en doble dígito, cerrando nuestro mejor año de la



última década". A esto se suma "el récord histórico que vamos a alcanzar en el segmento de camión, y los buenos resultados que hemos conseguido en el caso de los buses".

Uno de cada tres

Además, Jon Ander García destacó que "uno de cada tres vehículos que salen hoy de las fábricas europeas lo hacen equipados con neumáticos Continental, lo que nos sitúa como líderes en el mercado de Primeros Equipos de Turismo en Europa. Además, España es el segundo país en volumen para Continental en el Primer Equipo de Turismos".

Desde hace dos décadas, Continental decidió apostar por dejar de ser un mero fabricante de neumáticos para convertirse en un

proveedor global de automoción a nivel global. Actualmente, la compañía afronta los retos del futuro de electrificación, conectividad, conducción autónoma y sostenibilidad apostando por la innovación y la tecnología más puntera. "De hecho, el 70% de la facturación del Grupo procede de los sensores para esos sistemas", añadiendo que continuarán "apostando por conseguir una movilidad más segura, gracias al desarrollo de soluciones e innovaciones tecnológicas que permiten avanzar hacia vehículos más inteligentes y más interconectados, que procesan toda la información del exterior y logran mejorar los tiempos de reacción".

Esta innovación también está presente en el desarrollo de neumáticos inteligentes. Así, reciente-

mente Continental ha presentado su propuesta su neumático del futuro, bajo las siglas Conti C.A.R.E., un neumático conectado y autónomo que se adapta a cualquier condición climática incrementando la seguridad.

Además, el director general quiso hacer hincapié en el compromiso de la compañía con la seguridad que se traduce en su plataforma VisionZero. "Para Continental, la seguridad siempre ha sido un pilar de nuestro negocio. Somos una compañía tecnológica que invierte los medios humanos y técnicos más vanguardistas para hacer nuestros vehículos más seguros y sostenibles. Seguiremos trabajando con el objetivo que persigue nuestra plataforma VisionZero, cero muertes, cero lesiones y cero accidentes".

Daimler espera que sus fábricas sean neutrales de CO2 en 2022

En sus esfuerzos por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, Daimler también se centra en sus fábricas y en la energía que utilizan (ámbitos 1 y 2). A partir de 2022, todas las fábricas europeas de Mercedes-Benz Vans producirán con una huella neutral de emisiones de CO2. Ya se están planificando nuevas fábricas con este requisito en mente. Las fábricas europeas de Daimler Trucks & Buses también tendrán fuentes de alimentación neutrales en emisiones CO2 para 2022.

Factory 56 muestra el camino, pues esta nueva fábrica en las instalaciones de Mercedes-Benz en Sindelfingen recibe energía neutral en emisiones de CO2 desde el inicio de su actividad. Un sistema fotovoltaico instalado en el techo alimenta su actividad con 5.000 MWh de energía verde autogenerada cada año.

La fábrica inteligente en Hambach (Francia) ya obtiene sus suministros de energía de fuentes renovables (energía verde, biogás) y produce en una base neutral de emisiones de CO2. La fábrica de Mercedes-Benz en Jawor (Polonia) también producirá sin emisiones de CO2 cuando entre en funcionamiento el próximo año.

Mercedes-Benz AG es una de las primeras grandes empresas

industriales en Polonia que ha firmado contratos ecológicos con proveedores locales de energía y calefacción. El 100% de la energía para la nueva fábrica se obtiene de un parque eólico. La necesidad de calefacción está cubierta por una planta adyacente a la instalación, que suministra la energía a partir de fuentes renovables.

Otros ejemplos

En Alemania, Mercedes-Benz AG también obtendrá energía de parques eólicos alemanes, cuyos subsidios finalizarán a partir de 2020 de acuerdo con la legislación comunitaria sobre energía renovable.

La eficiencia energética ya es una realidad en la producción: diversas medidas técnicas como la optimización de la tecnología de iluminación y ventilación (con sistemas más eficientes y la optimización de los tiempos de activación), una gestión inteligente (por ejemplo, desconexión automática de los elementos consumidores de energía durante los descansos y los tiempos de inactividad en la producción) o el uso de tecnología eficiente durante la planificación contribuyen aún más al ahorro de energía. Estas medidas están asistidas por una gestión eficiente del suministro de energía eléctrica.

AOP defiende la reducción de emisiones CO2 para toda la industria

Representantes de los sectores de la automoción, los plásticos y el refino han debatido con expertos académicos y del Ministerio de Industria la viabilidad de las propuestas industriales de descarbonización. AOP (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos) ha reafirmado el compromiso del sector del refino con la descarbonización y, en palabras de su presidente, Luis Aires, ha manifestado su defensa de la transición energética y la reducción de emisiones de CO2 como "una gran oportunidad de desarrollo industrial y tecnológico para nuestro país".

Luis Aires inauguró el turno de intervenciones del evento "¿Puede descarbonizarse la industria? El compromiso industrial con la neutralidad de emisiones de CO2", una mesa redonda organizada por AOP y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en el eje Castellana, dentro del marco de la COP25.

Transición justa

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha participado con una intervención en la que ha resaltó cómo la celebración de esta cumbre mundial en Madrid "ha renovado el com-



promiso de todos los sectores empresariales y del conjunto de la sociedad española" con los objetivos de reducción de emisiones y "una transición sostenible y justa". Además, la ministra ha calificado de "muy consistente" la Estrategia de Evolución hacia los Ecombustibles presentada por AOP para conseguir la neutralidad de emisiones del sector.

"La apuesta por los eco-combustibles (combustibles líquidos bajos en carbono) va a contribuir a la descarbonización del transporte muy pronto", ha asegurado.

Tras las intervenciones de

Luis Aires y Reyes Maroto, dio comienzo una mesa redonda moderada por el catedrático de Ingeniería Química de la Universidad de Sevilla, Vicente J. Cortés.

Como panelistas figuraban el subdirector general de Políticas Sectoriales Industriales del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Alejandro Cros; el director general de ANAIP, Luis Cediell; la vicepresidenta ejecutiva de Faconauto, Marta Blázquez; el director general de AOP, Andreu Puñet; y el catedrático del Departamento de Organización Industrial de ETSI-ICAI, Pedro Linares.

Se ofrecen tarifas de flota personalizadas que facilitan a las empresas equipar todos los autobuses que necesiten

Omnipus de Daimler Buses ofrece mejoras y novedades en sus servicios analógicos y digitales

La gama de servicios Omnipus de Daimler Buses se está desarrollando continuamente, sin importar si se trata de servicios analógicos como el moderno

Centro de Logística de Repuestos (ELC) en Neu-Ulm o la plataforma digital Omnipus On, que ha estado agrupando todos los servicios digitales desde 2017. La

introducción de SignalStore ofrece nuevas funciones para el comercio y la impresión 3D, con lo que Omnipus ha alcanzado un nuevo nivel de rendimiento.

Un servicio perfecto y personalizado para todos los autobuses de las marcas Mercedes-Benz y Setra: esta es la promesa de Omnipus, la marca de servicio de Daimler Buses. Con más de 600 centros de servicio en Europa, Omnipus ofrece una red única en todo el continente y específica para autobuses. Se agregan continuamente servicios innovadores; cada vez se puede colocar más en el ámbito digital.

El nuevo portal Omnipus On integra servicios digitales existentes y nuevos. Los clientes de las variantes de modelos actuales de Mercedes-Benz Citaro, eCitaro y CapaCity, el actual Mercedes-Benz Turismo y todos los autocares Setra de las series de modelos ComfortClass 500 y TopClass 500 ya se benefician actualmente de Omnipus On. A partir de este año, todos estos autobuses han sido equipados de serie con la caja telemática 'Bus Data Center'. Todos los servicios se pueden reservar en línea y mensualmente para vehículos individuales, aunque también se ofrecen tarifas de flota personalizadas que facilitan a las empresas equipar todos los autobuses que necesiten con los servicios digitales de Omnipus a un precio favorable.

SignalStore

La digitalización en el Sector es uno de los habilitadores clave para tecnologías futuras y ofertas de servicios mejoradas. Con la agrupación de servicios digitales

en la plataforma Omnipus On, se creó una base integrada para nuevas innovaciones. Ahora Daimler Buses va un paso más allá y con la interfaz de datos virtual extendida está creando los requisitos previos para que los datos del vehículo localizados en la nube de Daimler se utilicen también para aplicaciones de terceros a través de una API definida.

Esto también incluye códigos de fallos y registros de diagnóstico, una gran ventaja para el personal responsable del mantenimiento del cliente. A partir del primer trimestre de 2020, la sección 'On commerce' estará disponible adicionalmente en Omnipus On SignalStore por una tarifa mensual con tres paquetes de datos diferentes. Con estos, los datos del vehículo también están disponibles para aplicaciones de terceros. El requisito previo para esto es la instalación de 'Bus Data Center', que en todos los autocares de turismo y en el Mercedes-Benz eCitaro totalmente eléctrico será de serie y en otros autobuses urbanos como opción. El número y la disponibilidad de los puntos de datos depende del equipo del vehículo.

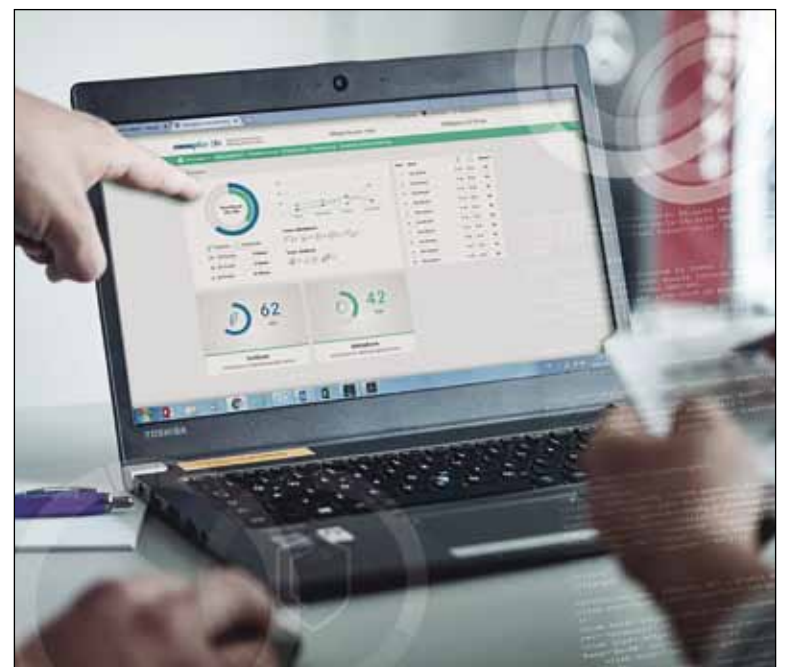
Amplía su producción 3D

Con esta innovadora tecnología de impresión 3D, Daimler Buses se beneficia desde hace más de 25 años de experiencia en la construcción de prototipos de impresión 3D, algo que ahora se ha transferido a la producción en serie con sus altos estándares de



calidad. Mediante la impresión 3D, la división de autobuses de Daimler puede reaccionar de manera rápida, flexible, económica y ambientalmente responsable ante los requisitos urgentes de los clientes, por ejemplo, en el caso de componentes raramente pedidos o solicitudes especiales de los clientes. Esto incluye cubiertas y asas, que se extienden hasta una amplia gama de soportes individuales.

Todo eso en cualquier momento, en calidad de piezas originales y con costes de producción favorables: las piezas 3D cumplen con los estándares de producción para piezas de moldeo por inyección y embutición profunda, según lo estipulado por Daimler AG. La producción y entrega genera mucho menos desperdicio y cualquier material no utilizado se puede usar inmediatamente para el próximo pedido impreso en 3D.



El Centro de logística de repuestos de Daimler Buses en Neu-Ulm



El Centro de logística de repuestos de Daimler Buses, el almacén central más grande del mundo para repuestos de autobuses, tiene más de 120.000 piezas en stock. Más de 650 socios de servicio para la marca Omnipus reciben repuestos para los autobuses Mercedes-Benz y Setra. En alrededor de 32.000 metros cuadrados de superficie, más de 120.000 piezas de repuesto y accesorios en calidad probada de Daimler están disponibles en el Centro de logística de repuestos. Desde 2012, el número total de referencias ha aumentado de alrededor de 250.000 a más de 320.000; un aumento de aproximadamente 10.000 repuestos cada año.

Además del edificio de administración, la pieza central del complejo es el edificio de logística con una sección de mercancías

entrantes, diferentes tipos de almacenamiento y envío. Todos los días, alrededor de 50 camiones entregan los repuestos necesarios. Alrededor de 220 empleados, que trabajan en su mayoría en dos turnos, aseguran que cada día se entreguen a tiempo más de 6.800 repuestos muy diferentes en todo el mundo. Los camiones se cargan de tal manera que pueden ser conducidos durante el día y descargados en destino por la noche. Así, cuando la empresa abre por la mañana, todos los repuestos ya están disponibles.

El procesamiento de estos grandes volúmenes requiere no solo procesos funcionales y transparentes, sino también un alto nivel de trabajo en equipo. El personal de administración, mercancías entrantes, las áreas de almacenamiento manual, el almacén

automático de piezas pequeñas y el departamento de envíos trabajan muy estrechamente entre sí, también con las áreas anteriores y posteriores y, por lo tanto, hacen una contribución importante a un grado extremadamente alto satisfacción del cliente.

Con su sistema de envío de 24 horas en toda Europa, redes en línea con todas las organizaciones de servicio y talleres por contrato y sistemas de documentación de piezas electrónicas de vanguardia, este Centro está estableciendo estándares en el suministro de clientes a nivel internacional. Con la introducción de la plataforma Omnipus On-commerce e-Shop, los socios externos también pueden acceder a información sobre disponibilidad en el sistema de piezas de repuesto (ELC) en línea y en tiempo real.

La nueva edición del estudio EuroRAP, elaborada por el RACC, analiza los problemas de la Red de Carreteras del Estado

España todavía cuenta con más de 2.700 km de carreteras con riesgo elevado de accidente grave

El RACC ha hecho pública, pocos días antes de final de año, la 17ª edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP con el que, un año más, ha analizado la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE), en colaboración con la DGT y el Ministerio de Fomento.

Este estudio identifica, por un lado, los tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos, y por otro, los tramos con más concentración de accidentes.

EuroRAP compara el número de accidentes graves y mortales de los últimos tres años en un tramo de carretera con el volumen de vehículos que circulan por él (la Intensidad Media Diaria de Tráfico, la IMD). El balance indica que la RCE tiene 2.752 km con un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ de accidente grave o mortal, lo que representa el 11% del total de kilómetros y un descenso de 1,2 puntos respecto al año anterior.

En las últimas siete ediciones del estudio, el número de kilómetros con un riesgo ‘elevado’ o ‘muy

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	IMD	Riesgo 2015-2017	Media Acc. Anuales
N-541	OURENSE	PRINCIPIO Z.U. DE DACÓN	FINAL Z.U. DE ALMUZARA	OURENSE	10,1	4.214	Muy elevado	2,3
N-642	LUGO	CRUCE CON N-640	CRUCE CON N-634 (RIBADEO)	LUGO	8,2	2.517	Muy elevado	1,0
N-260	GRONA	FINAL Z.U. DE RIFOLL	CRUCE CON N-152	GRONA	62,2	2.407	Muy elevado	7,0
N-550	A CORUÑA	CRUCE CON C-342 A BETANZOS	FINAL Z.U. DE ORDENES	A CORUÑA	10,1	7.784	Muy elevado	3,3
N-301	TOLEDO	PRINCIPIO Z.U. DE QUINTANAR DE LA ORDEN	L.P. TOLEDO-CUENCA	TOLEDO	13,2	3.079	Muy elevado	1,7
N-234	SORIA	PRINCIPIO Z.U. DE NAVELENO	L.P. SORIA-BURGOS	SORIA	10,2	2.554	Muy elevado	1,0
N-230	HUESCA	ACCESO A SOBERA	PRINCIPIO Z.U. DE PONT DE SUERT	LLEIDA	14,5	3.330	Muy elevado	1,7
N-240	HUESCA	CRUCE CON ANTIGUA N-240 A BALLO	L.P. HUESCA-ZARAGOZA	HUESCA	13,8	2.124	Muy elevado	1,0
N-230	LLEIDA	FINAL TUNEL DE VIELHA	PRINCIPIO Z.U. DE AUBERT	LLEIDA	10,5	2.905	Muy elevado	1,0
N-330	VALENCIA	UTIEL (CRUCE CON N-3)	PRINCIPIO Z.U. DE SINARCAS	VALENCIA	22,4	2.277	Muy elevado	1,7

elevado’ se ha reducido del 18,4% (trienio 2010-2012) al 11% (trienio actual, 2016-2018), mientras que el riesgo global de sufrir un accidente grave o mortal en la RCE ha bajado un 7% en el último año, debido al aumento de la movilidad combinado con un ligero descenso de la accidentalidad grave.

El 20% de la red de carreteras convencionales (de calzada única y un carril por sentido) tiene un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ de accidente grave o mortal. El nivel de riesgo en estas vías es mucho mayor que en las carreteras desdobladas, que no presentan tramos de estos niveles de riesgo.

Por otro lado, las autopistas son las carreteras más seguras: el 65% tiene un índice de riesgo ‘muy bajo’, frente al 57% de las autovías.

Si nos fijamos en el riesgo por Comunidades Autónomas, Aragón con un 26%, es la Comunidad que mayor proporción de km de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’ tiene en su Red de Carreteras del Estado, aunque los ha reducido en nueve puntos respecto al estudio anterior. Le siguen Castilla y León (14%), Cataluña (13%) y Galicia y Castilla-La Mancha (ambas con el 12%).

Madrid, La Rioja y Murcia son las únicas Comunidades

Autónomas que no tienen tramos de elevado riesgo en su RCE (recordando que País Vasco y Navarra casi no tienen km de carreteras de la RCE).

Por provincias

La clasificación de las 20 provincias con más riesgo sitúa a Teruel como la provincia española con mayor proporción de km con riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’. Teruel, junto con Huesca y León, tienen una proporción de tramos de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ superior a más del doble que la media española.

Las comunidades autónomas

con más provincias con carreteras de riesgo elevado son Aragón (con dos de sus tres provincias), Castilla y León (con cuatro provincias) y Cataluña con dos.

El tramo más negro

El tramo de carretera donde hay una mayor probabilidad de sufrir un accidente grave o mortal en España se encuentra en la N-541, entre Dacón y A Almuzara, en la provincia de Ourense, y tiene una longitud de 10,1 km.

Un año más, los 10 tramos más peligrosos de España pertenecen a carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido de circulación. Galicia cuenta con tres de los 10 tramos más peligrosos de la Red, mientras que Cataluña y Aragón tienen dos tramos cada una.

En España hay 59 carreteras que tienen al menos un tramo de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’. Sin embargo, el 55% de los km de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’, un total de 1.523 km, se concentran en tan solo 10 carreteras. Los kilómetros más peligrosos de la N-420 se encuentran en las provincias de Ciudad Real, Cuenca, Teruel y Tarragona.

Conclusiones: la solución pasa por elevar la inversión

Finalizado el estudio, el RACC aporta una serie de conclusiones, destacando que el objetivo de la UE de reducir un 50% las víctimas mortales en la década 2010-2020 "está lejos de cumplirse, puesto que entre 2010 y 2018 la reducción solo ha sido del 27%. Si bien la tendencia en los primeros años era la correcta, el descenso se ha estancado".

Respecto a la última edición del estudio, el número de kilómetros con riesgo de accidentalidad ‘elevado’ o ‘muy elevado’ ha bajado del 12,2% al 11%, debido a la suma del descenso de los accidentes graves y al incremento del tráfico.

En España, todavía quedan un total de 2.752 km de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’, lo que representa el 11% de los kilómetros de la Red de Carreteras del Estado.

Las autopistas y las autovías son las vías más seguras: el 65% y el 57% de sus kilómetros, respectivamente, tienen riesgo ‘muy bajo’ de accidente grave o mortal.

En cambio, las carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido, tienen un 20% de sus kilómetros con un índice de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’.

Aragón es la Comunidad Autónoma con mayor proporción de riesgo: el 26% de sus tramos de carretera tiene un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’, muy por encima

de la media española (11%).

Hay tres provincias españolas (Teruel, Huesca y León) que tienen un porcentaje de tramos de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ superior al doble de la media nacional.

Un total de 59 carreteras españolas contienen, al menos, un tramo de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’. Sin embargo, más de la mitad (55%) de los km de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’ (1.523 km) se concentran en tan sólo 10 carreteras.

Respecto a la concentración de accidentes, los 10 tramos con más siniestros graves de motocicletas por km están situados en grandes áreas metropolitanas, principalmente en Barcelona (tres tramos) y Valencia (dos tramos).

La accidentalidad grave de motocicletas y de vehículos pesados está muy concentrada en determinados tramos de la red vial estatal, lo que debería facilitar su prevención: así, el 50% de todos los accidentes graves de moto y ciclomotor de la RCE se localizan en tan solo 1.279 km de red (5,1%), mientras que el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se localizan en solo 2.484 km de red (10 % de la red).

Recomendaciones

Por otro lado, el RACC considera "necesario dar un nuevo impulso

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	Acc Pesados/ km	%Acc. Pesados
A-3	MADRID	CRUCE CON M-303 A VALLECAS	PRINCIPIO VARIANTE DE ARGANDA	MADRID	11,3	0,15	45%
AP-2	HUESCA	ENLACE DE FRAGA	L.P. HUESCA-LLEIDA	HUESCA	6,8	0,15	100%
A-1	BURGOS	CONDADO DE TREVIÑO	CONDADO DE TREVIÑO	BURGOS	7,4	0,14	75%
A-7	VALENCIA	ENLACE DE PUZOL	ENLACE CON A-3	VALENCIA	29,5	0,12	55%
SO-20	SORIA	ENLACE CON N-111 A LOGROÑO	CRUCE CON N-122 Y N-234	SORIA	8,5	0,12	100%
VA-30	VALLADOLID	CONEXIÓN CON A-11	CONEXIÓN CON A-62	VALLADOLID	9,0	0,11	100%
N-344	ALBACETE	FINAL VARIANTE DE CAUDETE	CRUCE CON N-340	VALENCIA	15,8	0,11	63%
A-7	VALENCIA	ENLACE DE ALCUDIA	ENLACE DE JATIVA	VALENCIA	19,5	0,10	55%
N-301	TOLEDO	PRINCIPIO Z.U. DE QUINTANAR DE LA ORDEN	L.P. TOLEDO-CUENCA	TOLEDO	13,2	0,10	80%
A-4	SEVILLA	ENLACE CON SE-30 (HELIOPOLIS)	ENLACE CON AP-4	SEVILLA	13,5	0,10	33%

Fuente: datos EuroRAP

El tramo con más accidentes de vehículos pesados por kilómetro está en la A-3, en la Comunidad de Madrid. Además, en Castilla y León se encuentran tres de los 10 tramos con mayor accidentalidad de vehículos pesados por km, dos en Castilla-La Mancha y otros dos en la Comunidad Valenciana. Los accidentes de vehículos pesados representan un 20,3% de los accidentes graves que se producen en la Red de Carreteras del Estado. Sin embargo, en los tramos de esta lista pueden llegar a representar hasta el 100% de los accidentes. El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se localizan en sólo 2.484 km de red (10% de la red), "lo cual debería facilitar su prevención", según el informe elaborado por el RACC.

a la seguridad vial en España", razón por la que presentó en 2017 sus propuestas "20 medidas para 2020". Entre estas medidas, destacan algunas relativas a la carretera, como la necesidad de extender las inspecciones y auditorías de carreteras a toda la red, ya que estas auditorías se deben llevar a cabo por entidades independientes del titular de la vía, calificándolas por estrellas (de 1 a 5) en función de sus sistemas de seguridad (barre-

ras, cruces seguros, protecciones para motociclistas, estado del firme, puentes, etc).

El 80% del tráfico en las carreteras españolas debe circular por vías de tres o más estrellas de seguridad, y para ello es necesario recuperar la inversión en mantenimiento de carreteras y dotarse de un fondo extraordinario para la mejora de los sistemas de seguridad de las carreteras.

Del mismo modo, debe desarrollarse una infraestructura digital

de carreteras que permita conectar vehículos e infraestructuras para incrementar la seguridad en situaciones de riesgo (meteorología extrema, vehículos parados en la vía, presencia de peatones o ciclistas, etc), y una actualización de la señalización de orientación, con mejoras específicas adaptadas a una población en envejecimiento, e incluir la velocidad permitida en la señalización de los radares, entre otras.

La 41ª edición del encuentro navideño 'Motor y Prensa' sirvió para solicitar al Gobierno una Secretaría de Estado de Automoción

Ganvam despide el año recordando que no habrá movilidad sostenible sin un rejuvenecimiento del parque

En un contexto marcado por la celebración de la Cumbre del Clima de Madrid (COP25), el presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Gan-

vam), Raúl Palacios, recordó durante el tradicional encuentro navideño "Motor y Prensa" de la organización, celebrado el pasado día 11 de diciembre, que alcanzar una movilidad sostenible pasa necesari-

amente por atajar la raíz del problema, que no es otro que el envejecimiento progresivo de un parque que, según los datos que maneja Ganvam, cuenta ya con más de 12 años de antigüedad.

El presidente de la patronal de vendedores y talleres hizo hincapié durante su intervención en la necesidad de poner en marcha una estrategia de movilidad "clara y bien fundamentada", donde prime el rigor técnico sobre el interés "puramente político y demagógico para evitar vaivenes" que confundan al comprador y frenen el mercado.

En lo que va de año, las matriculaciones de turismos se han visto lastradas por la caída de las compras de modelos diésel que, aunque emiten un 20% menos de CO2 que los de gasolina, acumulan un descenso del 27,5%. Es más, "la incertidumbre a la que están haciendo frente los particulares está motivando un retraso en la decisión de compra, provocando que este canal, termómetro de la salud del mercado y principal fuente de rentabilidad para los concesionarios, acumule una bajada del 12% hasta noviembre, lo que se traducirá en una caída global de alrededor de un 5% a cierre de 2019", apuntó el presidente.

Secretaría de Estado

De Automoción o Movilidad, "como la quieran llamar". Esta fue una de las principales reivindicaciones del presidente, quien recordó que la evolución de las matriculaciones de vehículos "está ligada a la curva económica del país, por lo que hace falta que la automoción o la movilidad ("palabra de moda que ahora se utiliza para referirse a este sector estratégico, que representa el 10% del PIB") se trate en la agenda política como un verdadero asunto de Estado y no a golpe de declaración".

De ahí que insistiera en la puesta en marcha de una Secretaría de Estado de Automoción o de Movilidad, capaz de diseñar la hoja de ruta a largo plazo que refuerce la competitividad de este pilar económico estratégico y donde se escuche al sector antes de legislar, para evitar distorsiones en el mercado que no harán "sino alejarnos de los objetivos descarbonización que se pretenden alcanzar".

Incentivar, no prohibir

Desde el punto de vista de Palacios, el camino hacia la descarbonización no pasa por prohibir ni imponer una tecnología "con calzador", sino por incentivar la retirada de la circulación de los vehículos más antiguos y, por ende, más contaminantes para ir dando entrada de forma progresiva a las soluciones más eficientes. Así, abogó por la puesta en marcha de

un "plan de incentivo al achatarramiento que, bajo el principio de neutralidad tecnológica, incluya el apoyo no solo al nuevo sino al seminuevo, máxime cuando las operaciones con los modelos de entre tres y cinco años están registrando, en contraste con las matriculaciones, crecimientos del 16% en lo que va de año, frente al 8% de los de más de 10".

Con esta estrategia de apoyo al cambio de coche "se insufla confianza al comprador, se contribuye a que las rentas más ajustadas tengan acceso a modelos eficientes (a sabiendas de que un modelo seminuevo emite hasta un 99% menos de partículas y un 84% menos de óxidos de nitrógeno) y se dinamiza la demanda, activando la renovación del parque y, por tanto, reduciendo el impacto medioambiental del sector".

Planes 'reales'

El hecho de escuchar al sector antes de regular garantizará el éxito de las iniciativas. En este sentido, puso sobre la mesa el "pinchazo" del Plan Moves que, a punto de finalizar el próximo día 31, todavía tiene cerca del 40% de la dotación presupuestaria sin comprometer como consecuencia, principalmente, de las exigencias de achatarramiento, lo que demuestra que "los planes de incentivo actuales no responden a la demanda real".

Para Palacios, "la obligatoriedad de achatarrar un vehículo (de más de 10 años en el caso de turismos y de más de siete en el caso de los comerciales) para poder acogerse al plan funciona muy bien con los motores de combus-



Raúl Palacios, presidente de Ganvam.



tión tradicional, pero no cuando se aplica a los coches eléctricos porque las empresas, que son las que registran el 60% de las compras de esta tecnología, no disponen de modelos de esta antigüedad como moneda de cambio".

En este sentido, Ganvam aboga por un enfoque estatal de los planes para armonizar las políticas de movilidad. Su presidente puso como ejemplo la iniciativa cántabra: "Concretamente, este gobierno autonómico, respondiendo a una iniciativa de la Asociación de Concesionarios de Cantabria (Asecove), anunció hace apenas un mes que ampliaría su Plan Renove a los vehículos de ocasión, subvencionando la compra de vehículos de bajas emisiones tanto convencionales como híbridos y eléctricos".

Previsiones 2020

Con la mirada ya puesta en 2020, donde se espera haber puesto fin a la interinidad del Gobierno que ha impedido aprobar unos PGE desde 2018 "sumiendo al sector en una parálisis normativa", el presidente de Ganvam afirmó que "el año próximo es donde el eléctrico tiene la oportunidad de despegar, siempre y cuando se incentive la demanda".

Teniendo en cuenta que España necesita duplicar sus ventas de eléctricos el año próximo para alcanzar las cuotas de mercado necesarias para cumplir los objetivos de reducción de emisiones de la Unión Europea, para Palacios parece lógico que "si seis de cada 10 compras se registran en el canal de empresa, se pongan en marcha medidas fiscales que impulsen la electrificación de la flota. Además, como el vehículo

corporativo tiene una alta tasa de renovación, se creará una oferta de VO que rebajará la barrera del

precio y convertirá el eléctrico en una opción cada vez más popular entre los particulares".

En favor de la libre competencia

En un momento en el que factores como la conectividad y el coche autónomo están transformando el concepto tradicional de vehículo, el presidente de Ganvam llamó la atención sobre la necesidad de un entorno jurídico y reglamentario acorde a la era digital. Por eso, Ganvam, como miembro del Consejo Europeo del Comercio y la Reparación del Automóvil (Cecra), "impulsa en Bruselas el marco regulatorio que permita el acceso abierto de concesionarios y talleres a los datos que genera el coche conectado, con el fin de garantizar la libre competencia".

Así, en lugar de que la vía de acceso a estos datos sean los servidores de las propias marcas, defendió una "plataforma abierta, segura y libre que no limite la capacidad de innovación ni los servicios que vendedores y talleres pueden ofrecer. Si toda la cadena de valor maneja información transparente sobre los patrones de consumo, se estará favoreciendo una mayor oferta de servicios y, por tanto, precios más competitivos, lo que es una ventaja para el consumidor", afirmó Palacios.

Dentro de este contexto donde entran en juego nuevos condicionantes, existe la necesidad de que las relaciones entre fabricantes y distribuidores se ajusten también a esta nueva era digital. Dado que en España no existe una normativa específica

que regule los contratos de distribución de vehículos, "sino que dependemos de una regulación comunitaria que expira en mayo de 2023, Ganvam ya ha trasladado a la Comisión Europea la necesidad de que tenga continuidad más allá de esa fecha".

"La razón es que debe existir un instrumento de regulación para proteger a ambas partes. Lógicamente, no se puede prohibir al fabricante el modo en el que quiere vender sus vehículos, pero sí que se debería compensar a la red comercial por las inversiones no amortizadas y por el coste de despido del personal que acarrea el prescindir de ciertos canales de venta".

Recuerdos emotivos

Para finalizar, el máximo ejecutivo de la patronal de la distribución no quiso acabar su intervención sin recordar a una figura "irremplazable" del sector, como fue el presidente de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (Aniacam), Germán López Madrid, fallecido el pasado mes de septiembre y al que calificó de "mediador incansable".

Por último, también aprovechó para desear públicamente al vicepresidente ejecutivo Anfac, Mario Armero, quien abandonó su cargo el próximo día 31, "lo mejor en su nueva etapa profesional".

DESCARBONIZACIÓN PARA LA POSVENTA



FlexFuel Energy Development presenta **Hy-Carbon**, servicio de descarbonización para el mercado pos-venta, basado en el hidrógeno para eliminar emisiones. **p. 28**

EL GRUPO VOITH, NEUTRAL EN CO2 DESDE 2022



A partir del año 2022, ninguna de las ubicaciones de **Voith** dejará huella de carbono en el futuro. De esta manera, el Grupo contribuye a la protección del medio ambiente. **p. 28**

MEJORANDO LAS DESCARGAS DEL TACÓGRAFO



Continental lanza nuevo lector para tarjetas de conductor y llaves de descarga del tacógrafo digital: **VDO SmartTerminal** para sustituir al terminal de descarga DLT Pro. **p. 29**

El fabricante cumple 10 años desde que presentó su primer urbano híbrido

El Volvo 7900 eléctrico articulado es la culminación de una década de éxito



Volvo Buses continúa con su proceso de presentación de su nuevo autobús articulado accionado eléctricamente que puede transportar hasta 150 pasajeros y con un consumo de energía un 80% inferior, en comparación con un modelo diésel correspondiente. Además de su bajo ruido y su reducción contaminante, ofrece grandes ventajas a los conductores. El Volvo 7900 eléctrico articulado culmina una década de éxito del fabricante sueco en cuanto a electrificación, desde que lanzara su primer urbano híbrido. **Novedades p. 22**



El e-Kent C llega este año

El autobús 100% eléctrico Kent C de Otakar, que tendrá su estreno en Europa durante este año 2020, contribuirá enormemente en el desarrollo sostenible de todas las ciudades y ayudará

a mejorar la calidad de vida de la mayoría de los ciudadanos gracias a su motor totalmente eléctrico. Estocolmo y Bruselas han sido sus dos primeras paradas. **Novedades pág 27**

Iveco también electrifica su oferta

Iveco Bus aprovechó su presencia en Busworld para reafirmar su posición en el campo de la electromovilidad, desplegando una oferta completa en este sentido. Además del ya reconocido Crealis In-Motion-Charging, Iveco Bus llevó a cabo la *premiere* de su nuevo autobús eléctrico: el e-Way. Pero en el stand de la marca hubo espacio para otras cuestiones, como la propuesta Natural Power, que abarca desde el minibus hasta los interurbanos, servicios asociados y la conectividad, cimientos sobre los que el fabricante construirá su futuro a corto y medio plazo. **Contacto pág. 23-26**



Sumario



La compañía alemana **LIS** inaugura su oficina en la Península. **Pág. 30**

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./D^a:
 Empresa:
 Dirección:
 Actividad: ☐ Discrecional ☐ Línea ☐ Proveedor
 Ciudad: Prov.:
 C.Postal: CIF:
 T.: (.....) 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



Con dos longitudes, combina una alta capacidad de pasajeros con bajos costes de funcionamiento

Volvo Buses presenta en Busworld el nuevo 7900 articulado eléctrico

Volvo Buses continúa con su proceso de presentación de su nuevo autobús articulado accionado eléctricamente que puede

transportar hasta 150 pasajeros y con un consumo de energía un 80% inferior, en comparación con un modelo diésel

correspondiente. Además de su bajo ruido y su reducción contaminante, ofrece grandes ventajas a los conductores.

Con el Volvo 7900 eléctrico articulado, Volvo Buses hace que sea atractivo electrificar incluso las rutas de autobuses de alta frecuencia con un gran número de pasajeros. El nuevo autobús articulado accionado eléctricamente fue uno de los atractivos de la feria Busworld en Bruselas, del 18 al 23 de octubre.

"Hace 10 años lanzamos nuestro primer autobús electrificado. Con el lanzamiento de hoy, ofrecemos una de las gamas más amplias y modernas del mercado de autobuses híbridos y accionados eléctricamente, silenciosos y libres de emisiones. Esto brinda a ciudades de cualquier tamaño nuevas posibilidades de electrificar su transporte público para cumplir sus requisitos particulares", señala el presidente de Volvo Buses, Håkan Agnevall.

Con espacio para 150 pasajeros y un consumo de energía un 80% inferior al de un autobús diésel comparable, el Volvo 7900 eléctrico articulado combina una alta capacidad de pasajeros con bajos costes de funcionamiento. Para cumplir con los requisitos específicos de diferentes ciudades y operadores, el autobús presenta una construcción flexible y puede optimizarse para adaptarse a diferentes necesidades.

El Volvo 7900 eléctrico articulado está disponible en dos longitudes, 18 y 18,7 metros. El número de baterías puede variar para proporcionar la capacidad exacta de almacenamiento de energía necesaria para cada vehículo.



La carga puede realizarse a través de estaciones de carga rápida a lo largo de la ruta (OppCharge) o a través de la red principal, cuando el autobús está estacionado en la estación (Combo2/CCS). Desde el punto de vista del rendimiento, el Volvo 7900 eléctrico articulado se ha desarrollado para proporcionar una capacidad de conducción de primera clase, incluso en pendientes ascendentes exigentes, pues puede arrancar completamente cargado en una pendiente ascendente de 20°.

Bajo ruido y muy seguro

El vehículo se ha diseñado para favorecer el movimiento rápido de los pasajeros y ofrecerles un viaje silencioso y cómodo. El autobús

cuenta con cuatro puertas dobles, grandes áreas de suelo despejadas y pasamanos y agarraderas de diseño ergonómico, así como asientos diseñados por Volvo.

La cabina ofrece al conductor una vista panorámica del tráfico circundante y una cómoda posición de conducción. El bajo nivel de ruido reduce el riesgo de cansancio y de distracciones. Un climatizador de alta capacidad garantiza una temperatura agradable tanto para los pasajeros como para el conductor. El Volvo 7900 eléctrico articulado se puede equipar con la Dirección Dinámica de Volvo, que facilita en gran medida el trabajo del conductor y reduce la tensión en los hombros, los brazos y la espalda.



Al detalle

Datos

- 1 El Volvo 7900 eléctrico articulado se ha ideado para poder circular en zonas definidas con exigencias particularmente estrictas con respecto al ruido, las emisiones de gases de escape y la velocidad, como las zonas de cero emisiones en los centros urbanos y las paradas de autobuses interiores.
- 2 La gama de Volvo Buses de vehículos electrificados incluye los siguientes autobuses híbridos: Volvo 7900 híbrido, Volvo 7900 híbrido articulado, Volvo híbrido de dos pisos.



★ Novedad

Ahora se pueden conducir más tiempo y sin emisiones



Los autobuses híbridos de Volvo ahora se pueden conducir con electricidad, de manera silenciosa, sin emisiones y con eficiencia energética, incluso antes de llegar a la parada de autobús, mientras están parados para que suban y bajen los pasajeros, y al salir de la parada de autobús.

La propulsión eléctrica se puede utilizar a velocidades de hasta 50 km/h, en comparación con los 20 km/h anteriores. Dependiendo de la ruta y la topografía, el autobús puede funcionar en eléctrico hasta un kilómetro. La actualización también incluye el sistema de perimetraje de Volvo, la llamada Gestión de Zonas de Volvo, gracias a la cual, el operador puede programar el autobús para que cambie automá-

ticamente a propulsión eléctrica dentro de áreas seleccionadas y se regule la velocidad sin frenada activa. La actualización se aplica a los autobuses híbridos Euro 6 nuevos y existentes de Volvo.

"Desde que presentamos nuestro primer autobús híbrido hace 10 años, la tecnología se ha desarrollado y perfeccionado continuamente", ha señalado el jefe de producto de autobuses urbanos en Volvo, Johnny Lidman. "Cada ciudad y ruta de autobús tiene sus requisitos previos específicos. Con el fin de garantizar una solución de transporte óptima, con el rendimiento adecuado del vehículo, llevamos a cabo una preparación junto con nuestros clientes, incluido un análisis de la ruta", añade.



Busworld fue el mejor escaparate para el lanzamiento de la gama eléctrica, con el nuevo bus urbano e-Way

La electromovilidad se instala en Iveco

Iveco Bus aprovechó su presencia en Busworld para reafirmar su posición en el campo de la electromovilidad, desplegando en el Salón una oferta completa en este sentido. Además del ya reconoci-

do Crealis In-Motion-Charging, Iveco Bus llevó a cabo la 'premiere' de su nuevo autobús eléctrico: el Iveco Bus e-Way. Pero en el stand de la marca hubo espacio para otras cuestiones, como la pro-

puesta Natural Power, que abarca desde el minibús hasta los interurbanos, los servicios asociados y la conectividad, cimientos sobre los que el fabricante construirá su futuro a corto y medio plazo.

Ante la creciente concienciación pública sobre el cambio climático y la necesidad de acción, la presión para alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono es cada vez más intensa, así como las regulaciones incrementan su nivel de exigencia. En este escenario, Iveco Bus impulsa su enfoque estratégico en el transporte sostenible con la opción tecnológica para invertir más en el desarrollo de su oferta de movilidad eléctrica. A medida que la transición energética de la industria del transporte se acelera, la electromovilidad está entrando en una nueva fase como un mercado de alto volumen. Por esta razón, Iveco Bus ha dado otro importante paso para proporcionar a sus clientes una oferta de electromovilidad completa y flexible, presentando en el salón de bruxelas un nuevo autobús eléctrico: el e-Way, disponible en tres longitudes y diferentes opciones de recarga.

EL E-WAY, AL DETALLE

Longitud	18 metros (también 9,5 y 12 m)
Version BRT	18.185 mm
Anchura máxima	2.550 mm
Altura máxima	3.350 mm
Altura libre interior	hasta 2.384 mm
Distancias entre ejes	5.335/6.675 mm
Anchura de puertas	1.200 mm
Ángulo de ataque y salida	7,4 grados
Motor eléctrico	160 / 200 kW
Par máximo	2.100 / 2.405 Nm
Baterías	102 kWh (117 en opción)
Recarga	CCS Combo 2 (100 kW) 4 conexiones pantógrafo (hasta 450 kW)
Configuración	42 asientos+PMR+conductor
Suspensión	neumática (con <i>kneeling</i>)
MMA	30.000 kg





CARACTERÍSTICAS

Ele-Way cuida el medio ambiente, la personalización interior, el confort del conductor y la calidad de vida

La movilidad eléctrica está en el ADN de Heuliez, marc del Grupo Iveco que atesora una larga historia con generaciones de trolebuses y autobuses híbridos completos. Antes de la introducción de las generaciones de autobuses Euro 6, Heuliez inició la transformación de su huella industrial para incorporar autobuses de tracción alternativa a su producción. Este enfoque hacia la electromovilidad se extiende a su pista de prueba, que está equipada con diferentes sistemas de carga.

El diseño "by Heuliez" incorpora todo esto. Aprovecha más de 20 años de experiencia en desarrollo y fabricación para llevar "la excelencia Heuliez Full Elec" a los clientes en los mercados internacionales de forma muy rápida.

Con el nuevo e-Way, Iveco Bus amplía su oferta de electromovilidad. Diseñado para satisfacer todas las necesidades, el vehículo

está disponible en tres longitudes diferentes (9,5 m, 12 m y 18 m), con una opción de carga lenta durante la noche o bien de carga rápida, utilizando un pantógrafo.

La flexibilidad se ha cuidado al máximo mediante la posibilidad de elegir el número de baterías, lo que significa que el vehículo puede cumplir exactamente con los requisitos de autonomía específicos de cada cliente, evitando tener que llevar peso extra y, por consiguiente, perdiendo capacidad de pasajeros.

La movilidad eléctrica requiere un enfoque integral, que Iveco Bus pone en manos de sus clientes ayudándoles a diseñar el mejor sistema de transporte en términos de potencia y gestión energética, con simulaciones de ruta. Este servicio hace posible identificar las especificaciones y el diseño del producto que coincidan perfectamente con los requisitos de cada operación.

Como muestra de este nuevo producto, en Busworld estuvo presente la versión de 18 m de longitud del e-Way.

Al proporcionar una solución eléctrica completa para las misiones más exigentes, esta alternativa real a los combustibles fósiles de cero emisiones marca un paso significativo en el respeto por el medio ambiente. Contribuye al bienestar de los ciudadanos al eliminar la contaminación y reduce tanto las emisiones de gases de efecto invernadero como la contaminación acústica.

Comodidad a bordo

El e-Way también ofrece una experiencia para conductores y pasajeros que busca la máxima comodidad, sin vibraciones, con una aceleración suave y un interior espacioso y bien diseñado. Están disponibles diferentes niveles de

personalización interior y exterior, con una amplia variedad de materiales y acabados a medida.

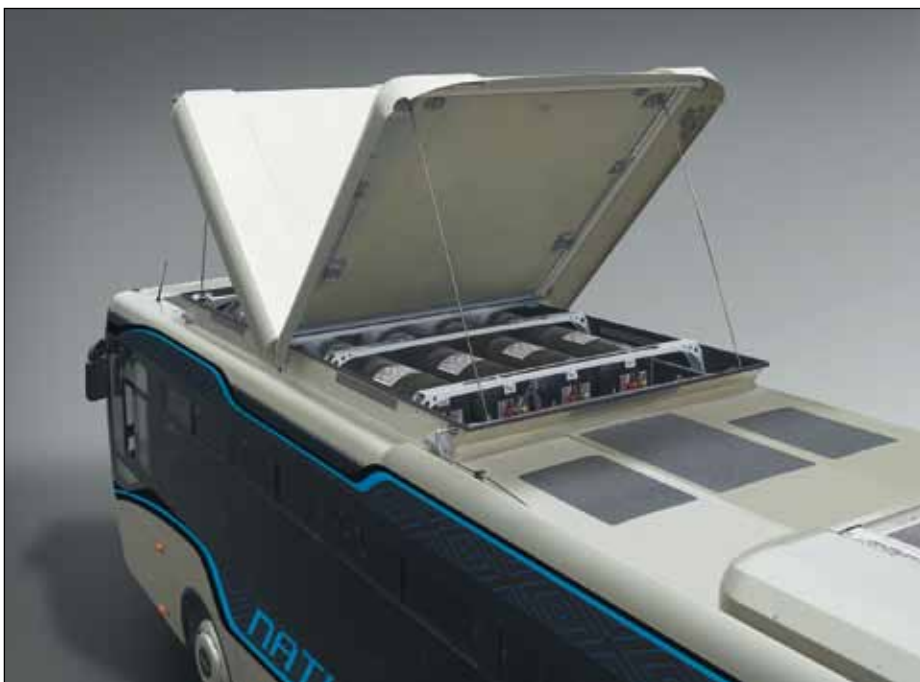
El entorno de conducción ergonómico, con excelente visibilidad, mejora la experiencia del conductor y reduce su fatiga. Además, las características de conectividad, como el sistema de evaluación del estilo de conducción, facilitan su jornada laboral y ayudan a mejorar la seguridad.

El Iveco e-Way 18 m ofrece a los operadores de transporte la gran ventaja de la flexibilidad y la modularidad, para satisfacer sus requisitos operativos específicos con apenas limitaciones. Requiere poco mantenimiento debido a la escasa cantidad de componentes mecánicos que monta, y las operaciones también se han simplificado. Del mismo modo, desde la marca se recalca que "es extremadamente duradero, con estructura de acero

inoxidable, chasis con protección reforzada y carrocería en materiales compuestos".

Y, siguiendo la tónica que se ha impuesto en el Sector desde hace unos años, se presenta acompañado de una amplia gama de servicios de consultoría, financieros y de mantenimiento para facilitar el trabajo de los operadores de transporte, proporcionando una solución de transporte completa.

Con estos últimos pasos en el desarrollo de una oferta integral de electromovilidad, "Iveco demuestra claramente su capacidad para introducir innovaciones disruptivas en el transporte de pasajeros sin emisiones y adopta plenamente la electromovilidad. Como actor clave en este Sector, los clientes pueden contar con Iveco Bus para estar a su lado, hoy y en el futuro, como el socio perfecto para el transporte sostenible", concluyen.



GAS A TOPE

La oferta Natural Power consolida el gas natural como una alternativa real y disponible al diésel

La línea 'Natural Power' de Iveco, ya conocida desde hace algunos años, es una solución de movilidad comprobada y respetuosa con el medio ambiente que funciona con gas natural y biometano. Permite al fabricante ofrecer opciones que "son mejores para el medio ambiente y la salud pública", apuntan desde Iveco, explicando que la gama ofrece un rendimiento "especialmente alto en términos de reducción de emisiones contaminantes y acústicas".

Con el gas natural, los niveles de emisiones de partículas finas se reducen a casi cero, y las emisiones de óxido de nitrógeno se reducen en más de un tercio. El nivel de ruido también se reduce a la mitad, ofreciendo un silencio de funcionamiento muy apreciable para el conductor, los pasajeros y las personas cercanas".

Los vehículos de Natural Po-

wer también respetan los recursos naturales, ya que son totalmente compatibles con el biometano, generado a partir de desechos orgánicos. Por lo tanto, los vehículos de Iveco Bus "tienen una excelente huella de carbono y representan un paso concreto hacia la transición energética. Los beneficios medioambientales se traducen en reducciones de gases de efecto invernadero de hasta el 95%".

Con una gama completa de autobuses de gas natural, Iveco Bus garantiza un vehículo para todas las necesidades de transporte de pasajeros: desde el minibús Daily, como complemento perfecto de la gama, hasta los autobuses Urbanway y Crealis, para misiones urbanas y los autocares Crossway (recientemente lanzados, tanto en versión estándar como en low entry) para trayectos interurbanos y de proximidad.

Una prueba de las prestaciones de esta gama es el reciente galardón que ha recibido el Crossway Natural Power, como "Bus sostenible del año 2020" en la categoría interurbana. Propulsado por la última generación del motor Cursor 9 de gas natural de FPT, alcanza unas prestaciones de 360 CV a 2.000 rpm y un par de 1.640 Nm a 1.100 rpm.

También en el Salón estuvo presente la Daily Natural Power, equipada con un motor 3.0 de 136 CV y 350 Nm de par. Su desempeño ambiental es equiparable al diésel, pues cumple con la norma Euro 6d, con un 76% menos de emisiones de partículas finas y un 12% menos de emisiones de óxido de nitrógeno que un motor diésel. En condiciones reales y contexto urbano, las emisiones de CO₂ del motor de GNC son un 3% más bajas que las del motor diésel equivalente.





A la izquierda y debajo, imágenes de la versión Touryst. Sobre estas líneas, la Daily Start expuesta en Busworld.



MINIBUS

La familia Daily ofrece una opción adecuada a cada una de las posibles necesidades del operador

La última generación del Daily Minibus, que ha sido presentada durante 2019, puede satisfacer todas las necesidades del transporte de pasajeros: un minibus escolar, una configuración interurbana con mayor capacidad de pasajeros y un minibus de viaje para un trayecto agradable y cómodo.

En Busworld, Iveco incidió en esta gama renovada, mostrando un Daily Touryst en su stand y proporcionando un Daily Line NP Hi-Matic para la prueba de conducción. Los visitantes también pudieron descubrir por primera vez el nuevo Daily Start, que funciona con gas natural.

La versión "minibus" de Daily, disponible tanto en diésel como en energías alternativas, "mejora aún más la anterior y satisface todas las necesidades de transporte de pasajeros con cuatro versiones", indican desde la marca:

— Daily Pop (escolar): Con tres

longitudes y potencias (160, 180 y 210 CV), el Daily Pop es perfecto para transportar escolares. Ofrece una capacidad de pasajeros muy alta, para un costo total de propiedad optimizado: hasta 32 pasajeros para la escuela secundaria y hasta 45 para la escuela primaria.

— El Daily Start es un vehículo de seis metros de largo. Simple, funcional y rentable, comparte con el Daily tanto su ADN como las características que ya han tenido muchos años de éxito. Disponible con motor diésel de 150 o 180 CV, por primera vez incorpora un motor de gas natural, ofrece tres longitudes diferentes y múltiples diseños interiores para acomodar hasta 22 pasajeros. Un espacio dedicado para sillas de ruedas también está disponible para mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad. La entrada del vehículo ha sido rediseñada para cumplir con el

estándar R107 con respecto a las dimensiones de los escalones. La versión básica se puede mejorar con opciones como la puerta corredera eléctrica con escalón retráctil o aire acondicionado centralizado.

— Daily Line: Disponible en tres longitudes y con tres tipos de puertas (manual, eléctrica o corredera), el Daily Line es ideal para viajes suburbanos. Ofrece una capacidad de pasajeros muy alta y bajos costos de operación. Con sus diferentes configuraciones de asientos, puede acomodar hasta 22 pasajeros. Gracias a la plataforma trasera y los asientos de liberación rápida en las últimas filas (en opción), Daily Line facilita el acceso para PMR. También puede equiparse con una rampa para usuarios de sillas de ruedas, pantallas de ruta, espacio para máquinas de validación de billetes y botones de solicitud de parada.

— La Daily Touryst es el minibus de turismo "perfecto para viajar con comodidad y estilo", a tenor de la definición de la marca. Su iluminación LED mejora la luz interior del vehículo y el bienestar de los pasajeros. El compartimento de equipaje de 2,5 m³ y los nuevos bastidores interiores elevan este modelo hasta "el mejor de su clase en términos de espacio total de almacenamiento", según Iveco, siendo además compatible con la normativa antivuelco (R66.02). Disponible en tres longitudes, está equipado con suspensión neumática trasera, aire acondicionado, configuración multimedia audiovisual, enchufes USB para cada par de asientos y el sistema de asistencia a la conducción LDWS, que evita que el conductor se distraiga o se quede dormido.

La exclusiva transmisión Hi-Matic de ocho velocidades, ahora

de serie, "garantiza el máximo rendimiento con bajos costos de operación. Más rápida y más precisa que la transmisión manual tradicional de seis velocidades, ofrece cambios sin interrupción de par en menos de 200 m para un rendimiento de alto nivel".

También es novedosa la incorporación de esta transmisión a las versiones de gas natural, extendiendo su mejora de consumo al 5%. Además, cuando se usa con biometano, las emisiones de CO₂ se pueden reducir aún más, hasta en un 95%. Es la primera vez que el motor Natural Power se combina con la exclusiva transmisión automática Hi-Matic de ocho velocidades, ofreciendo una dimensión completamente nueva en el transporte de pasajeros, lo que convierte al Daily Minibus Hi-Matic Natural Power en el mejor de su clase en términos de rendimiento y respeto por el medio ambiente.

Los nuevos autobuses e-Kent C estarán disponibles a lo largo de este año al continente europeo

Otokar e-Kent C, el autobús totalmente eléctrico para el desarrollo sostenible

Otokar

El autobús 100% eléctrico Kent C de Otokar, que tendrá su estreno en Europa durante este año 2020, contribuirá enor-

memente en el desarrollo sostenible de todas las ciudades y ayudará a mejorar la calidad de vida de la mayoría de los

ciudadanos gracias a su motor totalmente eléctrico. El vehículo se presentó el pasado mes de junio en Estocolmo.

Al detalle

Datos

❶ Con su motor eléctrico de alta potencia, el eje ZF con los motores en el cubo de las ruedas del e-Kent C propone un alto rendimiento estándar. Permite proporcionar una potencia máxima de 250 kW y un notable par máximo constante.

❷ En el interior, destaca el panel inteligente. Una pantalla central digital complementa los indicadores analógicos habituales, permitiendo que la información clave del vehículo esté más disponible. El e-Kent C está "libre de espejos laterales": su lugar lo ocupan cámaras.

La Cumbre Mundial de Transporte Público de la UITP en Estocolmo fue el lugar donde Otokar presentó por primera vez su nuevo autobús 100% eléctrico e-Kent C, que también se vistió de gala en Busworld. Haciendo hincapié en la necesidad urgente de mejorar la gestión de la contaminación del transporte, desde la marca destacan que "en las ciudades, el crecimiento constante de la población ha conducido inexorablemente a un aumento de la congestión vial que, a su vez, genera contaminación y emisiones de ruido, con sus efectos nocivos sobre el clima y la calidad de vida. Se requiere, por tanto, el desarrollo de un sistema de transporte urbano eficiente que respete el medio ambiente".

En la actualidad, Otokar se está enfocando firmemente en el futuro, ofreciendo una solución de transporte que contribuye al desarrollo sostenible de las ciudades y ayuda a mejorar la calidad de vida de sus habitantes. "Creemos que el e-Kent C será una de las principales opciones de operadores y municipios en Europa, que se preocupa cada día más por los problemas medioambientales", dice el gerente general de Otokar Europe, Ali Murat Atlas. Los autobuses e-Kent C estarán disponibles ya este año en Europa. La marca ha comenzado a participar en licitaciones y acreditaciones.

100% eléctrico

Con su motor eléctrico de alta po-



tencia, el eje ZF con los motores en el cubo de las ruedas del e-Kent C propone un alto rendimiento estándar. Al mismo tiempo, permite proporcionar una potencia máxima de 250 kilovatios y un notable par máximo constante. Esta unidad es especialmente adecuada para aquellas rutas que incluyen una topografía urbana complicada.

Por otra parte, las baterías están colocadas en el techo. En el caso de la versión estándar de e-Kent C, está equipada con cuatro módulos, cada uno con siete baterías de iones de litio de alto rendimiento, que ofrecen una capacidad total de 300 kilovatios por hora. Accionadas por una unidad de control, las baterías pueden operarse de manera segura

en un amplio rango de temperatura. Una eficiente refrigeración líquida directa optimiza su vida.

En la parte interior del vehículo destaca el panel inteligente. Se trata de una pantalla central digital que complementa a los indicadores analógicos habituales, permitiendo que la información clave del vehículo se lea de un simple vistazo. El e-Kent C está "libre de espejos laterales": su lugar lo ocupan cámaras que, según el fabricante, permiten una mejor visibilidad de la carretera evitando el ángulo muerto. La ausencia de cualquier torre del motor permite una mejor vista en la parte trasera para el pasajero y las luces traseras contribuyen a la mejora estética.



Sostenibilidad

Otokar trabaja por el transporte urbano del futuro



Otokar se enfrenta a los desafíos del transporte urbano del mañana con su nueva generación de autobuses de cero emisiones. Si hay algo en lo que todos están de acuerdo, es la necesidad urgente de iniciativas para gestionar mejor la contaminación, especialmente la emitida por el transporte.

En las ciudades, el crecimiento constante de la población ha conducido inexorablemente a un aumento del tráfico y, por tanto, de sus consecuencias: emisiones contaminantes y de ruido, con sus efectos nocivos sobre el clima y la calidad de vida. El desarrollo de un sistema de transporte urbano eficiente que sea lo más respetuoso posible con el medio ambiente se está convirtiendo en prioridad tanto para los políticos

como para los operadores de transporte público.

Ante estos desafíos, el desarrollo de soluciones de vehículos eléctricos ofrece perspectivas reales, y los avances en tecnología están ganando velocidad, como por ejemplo el ya mencionado autobús urbano eléctrico de nueva generación: el e-Kent C. Dispone de una tecnología de alto rendimiento, identificada por el logotipo de ElectricDrive, nuevo diseño, sistema de carga avanzado, etc. Con este nuevo vehículo urbano, Otokar se está centrando firmemente en el futuro, ofreciendo una solución de transporte que contribuye al desarrollo sostenible de las ciudades y ayuda a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La tecnología Hy-Carbon del sistema FlexFuel aporta una solución a través de un proceso altamente sencillo y limpio

FlexFuel lanza Hy-Carbon en España, su servicio de descarbonización para el mercado de posventa

FlexFuel Energy Development, especialista en soluciones para el consumo de combustible y las emisiones, presenta Hy-Carbon, su servicio de descarbonización para el mercado de posventa.

Hy-Carbon, que cuenta con la certificación del Ministerio de Transporte francés y la compañía de servicios de verificación e inspección, Bureau Veritas, es un sistema de hidrógeno para la descarbonización del motor que evita los problemas relacionados con la calamina u hollín. La combustión que se produce en el motor provoca la formación de un depósito de hollín en varios componentes como los cilindros, los pistones, el filtro de partículas, la válvula EGR y el turbo. Si la calamina de estas piezas no se elimina regularmente, el motor no funciona correctamente, dando lugar a averías cuyas reparaciones pueden resultar muy costosas para el propietario de ese vehículo (unos 350 euros en el caso de la válvula EGR y hasta 2.000 euros si se trata del turbo).

La tecnología Hy-Carbon de FlexFuel aporta una solución a través de un proceso altamente sencillo y limpio: la inyección de hidrógeno en la admisión de aire del vehículo. La trayectoria del

hidrógeno garantiza la limpieza de todas las piezas del motor. Una vez regenerado, el motor encuentra su par, los defectos se corrigen y se eliminan más de la mitad de los contaminantes, lo que se traduce además en un ahorro de combustible. Cuenta con la tecnología patentada EGR Pilot, encargada de la limpieza de la válvula EGR, que es el componente que más sufre de todos por la suciedad del hollín.

"Confiamos en la amplia aceptación por parte de los dos mercados de la tecnología Hy-Carbon. Se trata de un servicio con numerosas ventajas para el usuario y de alto valor añadido para los talleres. Por otra parte, este servicio viene de la mano de una importante empresa como FlexFuel, altamente especializada en este tipo de tratamientos, cuyo rápido crecimiento responde a las actuales demandas de una sociedad cada vez más comprometida con el medioambiente", ha declarado Younes Smaini, director general de FlexFuel Energy Development en España y Portugal.

Ventajas para taller y usuario
El tiempo de todo el procedimiento del Hy-Carbon es además muy rápido. Dependiendo de algunas



variantes como el tipo de vehículo, su cilindrada y la tipología del tratamiento (preventivo o curativo), el procedimiento suele tardar entre 30 y 120 minutos. Su coste es otra ventaja, ya que el precio oscila entre 60 y 300 euros, según declararon sus responsables durante la presentación a la prensa.

Desde el punto de vista del taller, esta es sin duda una oportunidad para incorporar un nuevo servicio

sin que ello suponga una gran inversión en tiempo o recursos por su parte. La máquina se alquila a través de un sistema de *renting* cuyo precio varía dependiendo del tipo de vehículo. FlexFuel se encarga de formar a los profesionales de la reparación a través de cursos presenciales intuitivos.

Los talleres tienen a su disposición tres tipos de máquinas en función del tipo de vehículo. Para turismos

de hasta 4.500 centímetros cúbicos, la solución Hy-Carbon 1000S es más que suficiente, puesto que tiene un caudal de 510 litros de hidrógeno/hora y está disponible mediante *renting* por un precio que parte de 250 euros/mes. En esta primera fase de lanzamiento será el equipo comercial de FlexFuel el que visite a los talleres, aunque la compañía espera trabajar con grandes distribuidores en la segunda fase.



Voith Group será neutral en carbono desde el año 2022

A partir de 2022, ninguna de las ubicaciones de Voith dejará huella de carbono en el futuro. De esta manera, el Grupo Voith está haciendo una contribución significativa a la protección del clima. La compañía aumentará gradualmente la participación de las energías renovables, tanto en su propia generación como en sus compras. Además, Voith invertirá cinco millones de euros cada año en eficiencia energética, incluida la generación propia de sus ubicaciones.

Voith ya ha logrado ahorrar un 28% de la energía consumida, un 27% del volumen de desechos y un 44% del agua dulce, y en los próximos años tiene la intención de

realizar inversiones específicas por un total de 50 millones para mejorar la eficiencia energética de su propia planta y edificios a largo plazo. La descarbonización no solo contribuye positivamente al medio ambiente, sino que proporciona a Voith beneficios económicos a largo plazo.

La digitalización de la industria y la protección del clima son áreas de enfoque estratégico para Voith y enormes desafíos para la industria de la ingeniería mecánica pero, al mismo tiempo, brindan inmensas oportunidades. En la calificación EcoVadis, Voith alcanzó el estatus Gold en 2018, lo que la convierte en una de las 60.000 empresas mejor evaluadas en todo el mundo.

MANN+Hummel apuesta por primar lo útil en el cuidado del medio ambiente

La COP 25 ha actuado como "termómetro para evaluar el grado de 'ambición' de cada participante por alcanzar los objetivos y salvar a la humanidad del desastre climático". Las empresas ya están marcando la hoja de ruta con la que pretenden alcanzar sus objetivos medioambientales, y el grupo MANN+Hummel, consciente de la necesidad de adoptar medidas urgentes para frenar el calentamiento global, lleva varios años impulsando iniciativas que contribuyen a avanzar en la transición ecológica y hacia una economía baja en carbono.

Dilatada experiencia

"Con nuestro programa de financiamiento verde estamos aplicando nuestra dilatada experiencia en el campo de la filtración, separando lo útil de lo dañino. Este año sacamos el segundo bono verde, pues el primero fue en 2017 y nos convirtió en el primer proveedor de automoción en el mundo que lo hizo. En esta ocasión, se utilizará para financiar proyectos en los ámbitos de la filtración del aire y del agua, las energías renovables, la sostenibilidad y la protección



Filter Cubes instalados en las calles de Alemania.

del medio ambiente", añaden desde el grupo alemán.

Además, la compañía lleva a cabo otras acciones con el fin de cumplir con los objetivos marcados en su planta en España: reducción del consumo de energía y residuos para reducir el impacto ambiental; aplicación de la regla ecológica de las 3R: consumo responsable, reutilización del desecho y reciclado externo; control exhaustivo de la gestión de los productos químicos; intensificación de las acciones

para la reducción de la huella de carbono y colaboración con otras compañías para el aumento del consumo de energía verde.

"A partir del día 1 de enero del 2020, comenzamos a colaborar con una empresa energética que nos garantiza que la misma cantidad de energía consumida por nuestra compañía se generará a partir de fuentes renovables como hidráulica, eólica o solar o bien por cogeneración de alta eficiencia", afirman desde MANN+Hummel Ibérica.

Solución autónoma accesible a los conductores las 24 horas del día, los siete días de la semana, los 365 días del año

La marca Continental muestra una nueva solución para la descarga de los datos de los tacógrafos

Continental lanza un nuevo lector para tarjetas de conductor y llaves de descarga: VDO SmartTerminal para sustituir al terminal de descarga DLT Pro. Este dispositivo autónomo de última generación extremadamente fácil de manejar gracias a una gran pantalla táctil y tecnología WiFi, garantiza la transferencia sencilla de datos desde el terminal al PC. "Hemos desarrollado una solución a prueba de futuro gracias a la cual las flotas pueden cumplir fácilmente con todas sus obligaciones legales, desde la descarga hasta el archivo y la visualización de datos de la memoria del tacógrafo. Este nuevo producto es válido además para el nuevo tacógrafo inteligente DTCO 4.0", explica Edmund Mattes, jefe de producto de Continental y responsable de la nueva solución.

El dispositivo está diseñado para aceptar tarjetas de conductor de primera y segunda generación. Los desarrolladores también han hecho que el diseño del software sea aún más intuitivo. VDO SmartTerminal ya está disponible a través de nuestra red de talleres DTCO+ o en la tienda online de VDO. El SmartTerminal de VDO es la única solución autónoma del mercado que no requiere disponer de un PC operativo para leer las

tarjetas de conductor y descargar las llaves. Puede colocarse sobre una mesa o montarse en una pared, ya sea en la sala común, en la recepción o en la entrada, sin soporte adicional.

Esto proporciona más flexibilidad a los conductores y gestores de flotas en las que los propios conductores leen los datos de la memoria del tacógrafo y de la tarjeta de conductor en cualquier momento, independientemente del horario de la oficina. La tarjeta de conductor o la llave de descarga se insertan en el terminal de descarga, los datos se muestran en la pantalla y luego se descargan en el dispositivo. La nueva pantalla táctil de siete pulgadas facilita y agiliza todo el proceso gracias a la navegación por menús autoexplicativos del nuevo diseño, que también facilita la comprobación de las actividades y licencias individuales de los conductores.

De esta forma, la transmisión de datos es extremadamente sencilla: se inserta la tarjeta, se inicia la descarga inmediatamente y las señales ópticas o acústicas informan al usuario si es necesario realizar alguna acción manual. Además, incluye una novedad muy práctica: si la tarjeta de conductor tiene ya un idioma preseleccionado, el menú del terminal se abre automáticamente en



ese idioma. Está disponible en 29 idiomas, todos ellos seleccionables individualmente.

Tecnología WiFi

Gracias a la tecnología WiFi, los gestores de flotas pueden ahora transmitir datos de forma inalámbrica desde el SmartTerminal de VDO a la red de la empresa con mayor facilidad y rapidez. Las conocidas interfaces USB y ethernet permanecen intactas. Gracias a la herramienta "Automatic Uploader", con un solo clic los datos están disponibles

en el software de gestión de flotas VDO TIS-Web, que permite a los gestores realizar multitud de tipos diferentes de análisis, lo que hace que sus operaciones sean mucho más eficientes. Por otro lado, el diseño actualizado del software del SmartTerminal de VDO corresponde a la última versión de TIS-Web DMM 5.0. El reconocimiento de las dos soluciones diseñadas para el DTCO 4.0 garantiza un manejo sencillo en día a día. Además, Continental también ha equipado el SmartTerminal de VDO con una ce-

rradura Kensington para protegerlo contra robos.

Una guía de inicio rápido ayuda a los usuarios a configurar el terminal de forma rápida y sencilla. En el caso de que se requiera la instalación de varios dispositivos, es posible copiar los ajustes y todos los terminales se pueden poner en funcionamiento en paralelo en apenas unos segundos. Los datos de los diferentes terminales pueden ser gestionados de forma centralizada por empresas que tengan varios emplazamientos.

Más seguridad y rendimiento son los efectos de I+D+i en limpiaparabrisas

Con la llegada del invierno, el buen estado de las escobillas de los limpiaparabrisas cobra vital importancia para mantener la seguridad en la conducción. En este sentido, desde Valeo, compañía adherida a 'Elige calidad, elige confianza' (Ecec), iniciativa formada por fabricantes de componentes de automoción de primer nivel, recuerdan que ante un temporal de frío un mal estado de las escobillas incide de forma determinante en la conducción.

Los limpiaparabrisas deben garantizar la visibilidad del conductor ante cualquier situación meteorológica: lluvia, tierra, nieve, granizo o hielo. De hecho, el 18% de los accidentes mortales se producen en condiciones meteorológicas adversas. Ante estas circunstancias, la labor en I+D+i en materia de escobillas se ha orientado al objetivo de incrementar la visibilidad del conductor para aumentar la seguridad al volante, tratando de asegurar la eficiencia de barrido y de limpieza a baja temperatura.

"Una nueva tecnología en la que estamos trabajando es la escobilla plana con sistema de lavado integrado que distribuye el líquido a través de toda su lon-



gitud", apuntan desde Valeo. Con ello se incrementan los niveles de seguridad, pues la eficiencia de limpieza mejora a cualquier velocidad reduciendo cuatro metros la distancia de frenado al conducir a 50 kilómetros por hora. Asimismo, el spoiler asimétrico permite una presión uniforme y perfecta en el parabrisas, lo que también incrementa el rendimiento a alta velocidad. Además, este nuevo sistema, al utilizar la mitad del fluido de los sistemas convencionales, contribuye a mejorar el rendimiento de limpieza de los limpiadores, con lo que se produce un ahorro de líquido. Igualmente, la precisión del sistema de limpieza es tan alta que reduce a la mitad la cantidad de fluido utilizado, lo que disminuye el peso promedio del sistema en dos kilogramos, así

como las emisiones de CO2 en 0,2 gramos. En cuanto a las gomas de los sistemas de limpiaparabrisas, se han desarrollado fórmulas que mezclan sutilmente caucho natural y sintético.

Tiempo de reacción

Como resultado, según un estudio que incluye 7.500 pruebas realizadas por la organización independiente Fraunhofer IOSB en Karlsruhe, los conductores de vehículos equipados con esta tecnología reaccionan 315 milisegundos más rápido que los conductores que utilizan sistemas de limpiaparabrisas tradicionales. Ese tiempo de reacción más rápido se traduce en una distancia de frenado reducida en cuatro metros en condiciones de conducción urbana a velocidades de 50 km/h.



Mercedes y Bosch inician un proyecto para automatización

Mercedes-Benz y Bosch han puesto en marcha un proyecto piloto para el servicio automatizado de transporte de pasajeros con vehículos Mercedes-Benz Clase S en la ciudad de Silicon Valley de San José (EE.UU.).

Estos vehículos, supervisados por un conductor, se trasladan entre el oeste de San José y en el centro, a lo largo de las calles San Carlos Street y Stevens Creek Boulevard.

El servicio estará inicialmente disponible para un grupo seleccionado de usuarios que, mediante una aplicación desarrollada por Daimler Mobility, pueden reservar un viaje en los coches automatizados Clase S desde un punto de recogida definido hasta su destino.

Desde hace dos años y medio, Mercedes-Benz y Bosch han estado trabajando juntos en soluciones para la conducción autónoma en

las ciudades. Su objetivo común es establecer un sistema de conducción automatizada Nivel 4/5 para vehículos totalmente autónomos y sin conductor, así como desarrollar un sistema listo para la producción que pueda integrarse en diferentes tipos y modelos de vehículos.

En su trabajo, estas compañías no solo confían en la inteligencia artificial y en los kilómetros de prueba, sino también en los resultados obtenidos en simulaciones y pistas de prueba especialmente diseñadas para abordar situaciones de conducción que ocurren muy raramente en el tráfico rodado.

En este proyecto piloto, Bosch y Mercedes-Benz han incorporado a Daimler Mobility AG como nuevo socio, una empresa del grupo Daimler dedicada al desarrollo de servicios de movilidad.

‘Miciudadatodogas’ muestra en Sevilla las ventajas del gas verde

El gas natural y el gas renovable como combustible son alternativas disponibles en la actualidad para mejorar la calidad del aire en las ciudades e impulsar la descarbonización del transporte en toda la gama de vehículos, tal y como han concluido los expertos participantes en la jornada ‘miciudadatodogas’ celebrada en Sevilla.

La jornada fue inaugurada por José Luis David Guevara, teniente de alcalde delegado del Área de Transición Ecológica del Ayuntamiento de Sevilla; Fernando Impuesto, director general de Enagás Emprende; Ibon Basterrechea, consejero delegado de Enerlis; y Eugenia Sillero, secretaria general de Gasnam.

Guevara expuso que "la apuesta por modelos de transporte sostenibles y por nuevas fuentes de energía conforma uno de los ejes estratégicos del modelo de ciudad en el que trabaja nuestro gobierno", como recoge el Plan Estratégico Sevilla 2030, que es una adecuación a la ciudad de los Objetivos de Desarrollo Urbano Sostenible y en la estrategia de lucha contra el cambio climático y reducción de las emisiones que se han configurado para los próximos años en el concepto Respira Sevilla.

Continuando su intervención,



el teniente de alcalde recaló que "hemos dado ya importantes pasos y tenemos un modelo de transporte público referente a nivel nacional. El 57% de la flota de Tussam, más de 210 vehículos, son ya de gas natural y hemos realizado una gran inversión para que en las cocheras tengamos una gran estación de gas natural. El resultado está siendo muy positivo. Y por eso seguimos avanzando. El objetivo es conseguir que el 75% de la flota de Tussam (unos 300 vehículos) sea de gas natural en este mandato.

Alternativa real

El director general de Enagás Emprende, Fernando Impuesto, destacó que "el gas natural y los gases renovables son una

alternativa real para la transición energética en movilidad". En esta línea, ha detallado que "actualmente ya estamos viendo la gran contribución del gas natural en el transporte urbano y profesional, a corto plazo veremos la aportación del biometano y, a medio plazo, la del hidrógeno. La combinación de todos ellos permitirá seguir avanzando hacia la descarbonización del transporte".

Por su parte, Ibon Basterrechea mencionó que "el Gas Natural vehicular representa una energía segura, que aporta ventajas competitivas por sus ahorros significativos en relación a otros combustibles alternativos y que además contribuye decisivamente a mejorar la calidad del aire de las ciudades".



LIS toma la decisión de abrir una oficina en la Península

Logistische Informationssysteme AG (LIS) sigue creciendo. El fabricante de *software* de Westfalia (Alemania) también estará representado en la Península Ibérica a partir de principios de año. Desde O Barco de Valdeorras, en Galicia, un equipo de seis personas atenderá a los nuevos clientes españoles y portugueses. Tras los exitosos lanzamientos en los Países Bajos, Polonia y Francia, la sucursal en el noroeste de España marca la cuarta entrada de la compañía en un mercado extranjero.

"En España, y en general en la Península Ibérica, existe una gran demanda de soluciones modernas de gestión del transporte. Con nuestra experiencia y nuestros productos, podemos satisfacer esta

demanda", dice Magnus Wagner, miembro de la Junta Directiva de Logistische Informationssysteme AG. Ya se han formulado varias solicitudes y varias discusiones han tenido lugar. "Todo lo que tenemos que hacer es ponernos en marcha oficialmente", continúa Wagner.

Desde el verano, los nuevos empleados españoles se están formando en la sede central de LIS en Greven. Se iniciarán oficialmente las operaciones en O Barco a principios de 2020. Seis especialistas se encargarán de la gestión, venta, gestión de proyectos y atención al cliente de LIS Iberia, SL. Entre ellos se encuentra un empleado de Greven, que acompañará el desarrollo de la nueva oficina en los próximos dos o tres años.



Andalucía va a invertir 35.000 euros en la Estación de Autobuses de Berja

La Junta de Andalucía acometerá "de forma urgente e imprescindible" la reforma de la estación de autobuses de Berja. Con un presupuesto de 35.000 euros, las obras se centrarán en remodelar las dársenas para facilitar las maniobras de los vehículos y mejorar las dependencias de espera y atención de viajeros. La delegada en Almería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Eloísa Cabrera, visitó Berja acompañada por el alcalde de Berja, José Carlos Lupión, y por el director gerente del Consorcio de Transporte del Área de Almería, Luis Miguel Carmona.

Cabrera explicó los detalles de la actuación que abanderará el ente metropolitano de transporte, adscrito

a la Junta de Andalucía y participado por el municipio virgitanos. El objetivo es mejorar las instalaciones actuales, hacerlas más confortables, y dar respuesta a las demandas del Sector, el Ayuntamiento y los vecinos.

Por su parte, el alcalde de Berja agradeció a la Junta su interés. "Se trata de unas obras de mantenimiento muy demandadas por sus vecinos y dado que el estado actual del apeadero estaba suponiendo que la instalación no estuviera siendo aprovechada al máximo de sus posibilidades", reconoció. Según han informado, por un lado, se solucionarán definitivamente algunas de las deficiencias existentes en la instalación desde su puesta en servicio, hace ahora 12 años.

Dbus crea estrategias para mejorar las relaciones humanas en el bus

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 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 estudiantes, por tanto, era la humanización de las relaciones, a todos los niveles, haciendo especial hincapié en la relación conductor-usuario. Se trata de un aspecto fundamental para mejorar la experiencia de los usuarios y que Dbus viene trabajando desde hace años, tanto con formación específica para el personal de conducción como con campañas dirigidas a los viajeros.

Tras estos meses de análisis de los datos y la información disponi-



ble en las diferentes plataformas de comunicación de Dbus, el alumnado de Deusto Business School ha presentado varias propuestas en una jornada en la que ha participado el Director Gerente de Dbus, Igor Gonzalez, y responsables del área de Marketing de la compañía. Estas propuestas están basadas en el diagnóstico realizado, en el que han identificado las principales necesidades. Para ello, los estudiantes han reconocido los valores de la filosofía corporativa de la Compañía, alineando todas las acciones propuestas con los mismos.

Mejorar la experiencia

En este contexto y a partir de este diagnóstico de situación, cada grupo ha presentado su propuesta de valor, apoyada en una serie de acciones y campañas encaminadas a mejorar la experiencia de las personas usuarias. Las propuestas recogen principalmente acciones de formación, campañas de sensibilización y acciones de personalización que buscan relaciones más cercanas y humanas. Esta reflexión, llena de ideas frescas y ocurrentes, seguro servirá para estrategias futuras.

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	-
Toruismo 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	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	-

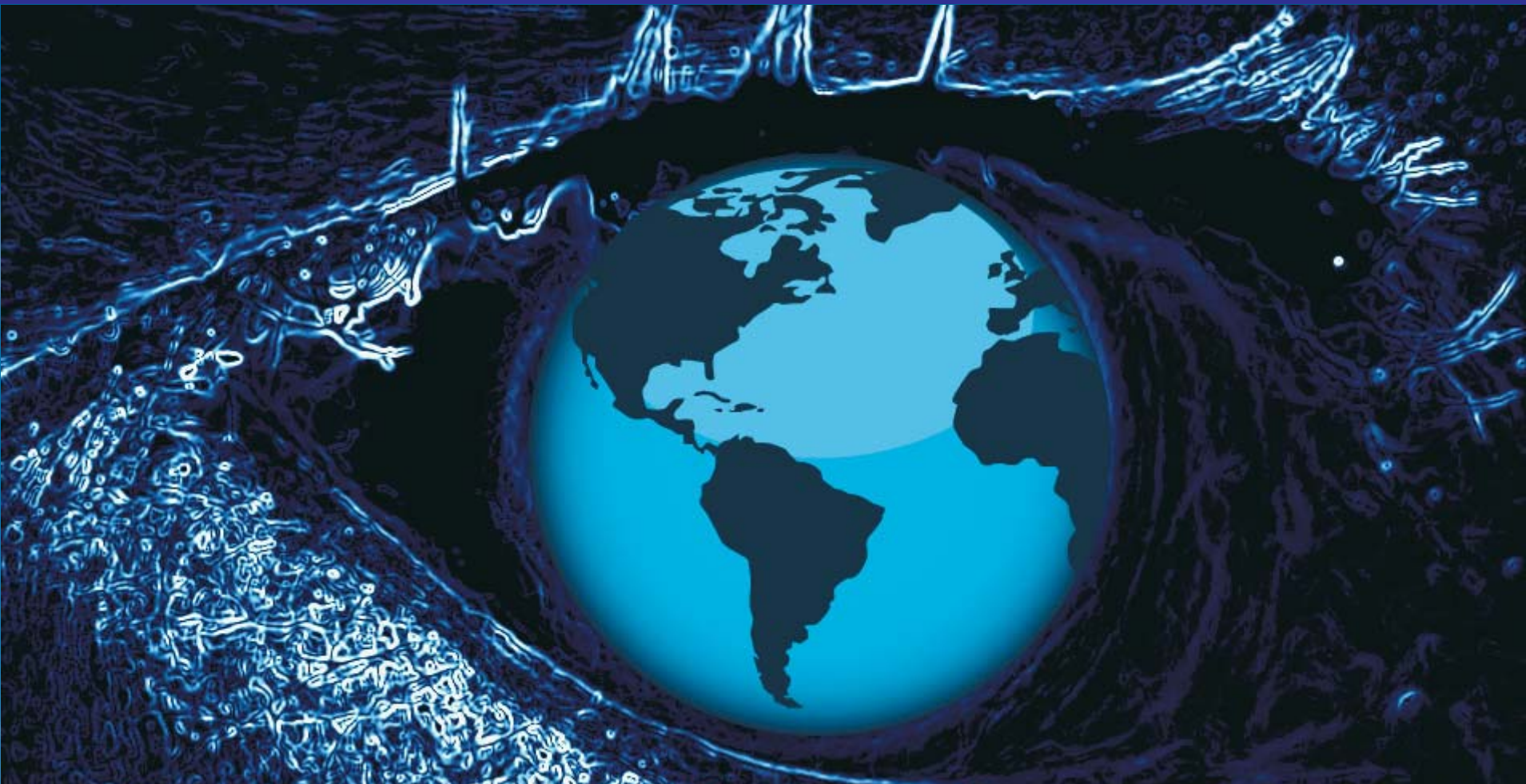
VERSIONES: **I:**Interurbano **U:** Urbano **T:** Turismo / **SUSPENSIÓN:** **N:** Neumática **M:** Mecánica / **-:** No disponible / Precio y consumo aproximados

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 a1200 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	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-
K 280 UB4x2	U	Scania/L	9.290	5L	280-1.900	1.400/1.000-1.350	-	Scania 8v Opticruise/ZF Eco.	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-
K 280 UB4x2 GNC	U	Scania/L	9.290	5L	280-1.900	1.350/1.000-1.400	-	ZF Ecolife	-	12.800	-	EBS	N	19.000	-

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)
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



Una Visión Global del Turismo entre Iberoamérica y España



XXIII Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo

Martes, 21 de enero de 2020
Centro de Convenciones Sur de Ifema

ORGANIZA

GRUPO
Nexo



NEXOTUR

PATROCINAN



CIMET es una Conferencia organizada por Grupo NEXO, en colaboración con OMT, CEOE y FITUR

COLABORAN



El estudio anual elaborado por la consultora DBK anticipa un crecimiento del 4,3%, gracias sobre todo al discrecional

El transporte de viajeros por carretera eleva su facturación global por cuarto año consecutivo

Según el Observatorio Sectorial DBK de Informa, la actividad de transporte de viajeros por carretera generó en 2018 un volumen de negocio de 3.450 millones de euros, tras crecer un 3% respecto al año anterior, en un contexto de aumento del consumo, mejora del nivel de empleo y mantenimiento de la tendencia alcista del turismo.

Estas es la principal conclusión del estudio Sectores "Transporte de Viajeros por Carretera" publicado por el Observatorio Sectorial DBK, una entidad especializada en el suministro de información comercial, financiera, sectorial y de marketing en España y Portugal.

A corto plazo el mercado continuará con su evolución al alza, de forma que el ejercicio 2019 podría cerrar con una tasa de variación del 4,3%, hasta rozar los 3.600 millones de euros facturados, acumulando ya cuatro años seguidos de crecimiento. No obstante, en un marco de gradual deterioro de la coyuntura económica, previsiblemente se producirá una progresiva ralentización. La alta rivalidad en precio y la competencia de otros modos, como el transporte ferroviario o el *car sharing*, también se harán notar en dicha limitación de su crecimiento.

Flujo de viajeros

El número de viajeros transportados en líneas regulares de uso general

registró un ascenso del 2,6% en 2018, hasta los 695 millones. En particular destaca el crecimiento del servicio de cercanías, cifrado en el 3%, mientras que el de media distancia contabilizó un aumento del 2%. Por el contrario, el segmento de larga distancia, afectado por la competencia del tren de alta velocidad y el avión, experimentó una contracción del 4%. En este marco, el negocio de transporte regular de uso general generó en 2018 unos ingresos de 2.050 millones, con un aumento del 2,5% respecto a 2017.

El número de personas que utilizaron el servicio de transporte regular de uso especial, incluyendo tráfico urbano e interurbano, experimentó en 2018 un crecimiento del 2,1%. Este segmento alcanzó una facturación de 755 millones de euros, un 2% superior a la de 2017.

La demanda de transporte discrecional mantuvo un notable dinamismo, contabilizando una variación del 7,3% en términos de viajeros, favorecido de forma inequívoca por el aumento del turismo. El volumen de negocio alcanzó los 645 millones de euros, cerca de un 6% más.

Así, el segmento de transporte discrecional se mantiene como el de mayor dinamismo, favorecido por el comportamiento alcista del sector turístico, aunque también los ingresos del transporte regular de uso general y uso especial



(escolares, trabajadores) siguen aumentando.

A principios de 2019 estaban autorizadas para el transporte público de viajeros 3.380 empresas, habiéndose registrado un descenso del 3% respecto a la cifra registrada los dos años anteriores. A pesar de la marcada atomización todavía existente, sigue apreciándose una tendencia de progresivo aumento del grado de concentración de la oferta.

Por último, el estudio corrobora que los cinco principales operadores suponen una cuota de mercado del 24,9% en cuanto a su valor, mientras que en el caso de los 10 primeros, dicha cifra supera la tercera parte del mercado (33,4%).

Datos de síntesis, 2018	
Número de empresas (a)	3.380
Número de empleados	56.000
Número de vehículos (a)	45.475
Mercado (mill. euros)	3.450
• Regular uso general	2.050
• Regular uso especial	755
• Discrecional	645
Concentración (cuota de mercado conjunta en valor)	
• Cinco primeras empresas (%)	24,9
• Diez primeras empresas (%)	33,4
Evolución del mercado en valor	
• % var. 2018/2017	+3,0
• % var. 2019/2018 (previsión)	+4,3
(a) enero de 2019.	
Fuente: Observatorio Sectorial DBK de INFORMA	

Tendencias, factores de éxito, previsiones a corto y medio plazo, oportunidades y amenazas a las que hacer frente

Análisis de la evolución del Sector y 49 operadores

El estudio, elaborado a partir de información primaria procedente de las empresas líderes, profundiza en la evolución reciente y las tendencias del Sector, los factores clave de éxito del negocio, las previsiones a corto y medio plazo, las oportunidades y amenazas a las que se enfrentará en los próximos años, y el análisis del marketing de los operadores más destacados. El estudio recoge, asimismo, el posicionamiento y resultados de 49 de las principales empresas que operan en el Sector.

Los principales contenidos del estudio incluyen:

- Evolución del mercado, total y por segmentos de actividad (regular de uso general, regular de uso especial, discrecional).
- Evolución del número de viajeros, total y por segmentos de actividad.
- Estructura de la oferta: evolución del número de empresas y

vehículos autorizados, grado de concentración.

- Plantilla, flota y rutas explotadas por las principales empresas.
- Facturación total y en el Sector de las principales empresas.
- Distribución de la facturación de las principales empresas por segmentos de actividad.
- Cuotas de mercado de las principales empresas, totales y por segmentos de actividad.
- Resultado antes de impuestos y su participación sobre los ingresos de las principales empresas.
- Oportunidades y amenazas a las que se enfrenta el Sector.
- Previsiones de evolución del mercado y de algunas de las principales empresas.
- Segmentos analizados.
- Transporte regular.
- Transporte discrecional.

La 21ª edición del estudio Sectores de DBK "Transporte de Viajeros por Carretera" cuenta con 185 páginas.



Por primera vez se dan las condiciones para que Faconauto y Anfacs puedan sentarse a hablar de cómo deberían ser las cosas

Faconauto busca avanzar hacia un marco jurídico para los concesionarios en 2020

Faconauto y la patronal de los fabricantes de vehículos, Anfacs, abordarán a lo largo de 2020 un posible marco regulatorio para las relaciones comerciales entre los

concesionarios y las marcas a las que representan. Así lo ha anunciado el presidente de Faconauto, Gerardo Pérez. "Nuestro nivel de interlocución con

Anfacs es como nunca antes ha sido: serio, trabajado, honesto y claro. Represento a empresarios que se juegan, al menos, tanto como los fabricantes".

Gerardo Pérez ha enmarcado este acercamiento en el clima de entendimiento que hay entre ambas patronales, lo que ha permitido llevar a cabo ya trabajos previos en esta dirección. Asimismo, ha indicado que Faconauto también ha tenido contacto con el Gobierno, al que se le ha explicado la necesidad urgente de abordar este marco desde el consenso y el equilibrio. "Nos hemos reunido con todos los grupos políticos. Cada alcalde y autonomía quiere ser 'el más verde', pero las normas deben ir en sinergia con la realidad del mercado".

Durante un encuentro navideño con la prensa del sector, celebrado el pasado 17 de diciembre, Pérez ha asegurado que la automoción nacional se mueve ya en un entorno diferente que requiere avanzar hacia ese marco jurídico, cuya finalidad sería proteger las inversiones que realizan tanto concesionarios como marcas. En concreto, ha hecho referencia al impacto que está teniendo sobre el sector la llegada de nuevas propulsiones, a la influencia sobre el mercado de las legislaciones medioambientales que llegan de Europa o a la irrupción de nuevos canales para la comercialización de vehículos. Pérez cree que ha llegado la hora de abordar la regulación para los concesionarios, pues se necesita un marco regulatorio estable que abarque también la venta *online*.

"Por primera vez se dan las condiciones para que Faconauto y Anfacs puedan sentarse a hablar

de cómo deberían ser a partir de ahora las relaciones entre concesionarios y marcas. Estamos en un contexto diferente, mucho más volátil y disruptivo, tendente a la concentración y las economías de escala, donde se incrementarán las ventas directas y en el que, cuando llegan nuevos operadores, pretenden competir con nosotros pero sin las inversiones que nos exigen los fabricantes. Esto nos obliga a trabajar para tener unas reglas del juego claras y equilibradas. Juntos tenemos que ser capaces de buscar puntos de acuerdo, coordinando los intereses de las diferentes marcas y que nos permitan proteger nuestras inversiones... Y cuando digo 'nuestras', me refiero también a las de los fabricantes", ha manifestado el presidente de Faconauto.

Faconauto ha hecho una valoración de este ejercicio que, bajo su punto de vista, ha sido muy complicado "por la injusta demonización del diésel", que no ha dejado de contagiar negativamente al mercado. Además, especialmente en el último tramo del año, los concesionarios se han visto ya mediatizados por las políticas comerciales que están articulando los fabricantes para cumplir en 2020 con los objetivos de emisiones que ha puesto la Unión Europea. "Todos creemos en la descarbonización, pero no en las formas que se están utilizando. El diésel merece un trato diferente. Damos como buena la caída



del 5%. Creo que hemos sabido defender el pabellón", ha declarado con orgullo Gerardo Pérez.

Faconauto ha dado su previsión de matriculaciones para el año que viene, que se quedaría en 1,2 millones de unidades, lo que supondría una caída del 3% con respecto a 2019. En 2020 entra en activo una nueva normativa sobre emisiones, la CAFE (Corporate Average Fuel Emissions), "bastante difícil de cumplir. Al final espero que se imponga el sentido común. Los vehículos con cero emisiones serán muy promocionados. Para cumplir esta normativa, es necesario el diésel. Hay que tener muy en cuenta la democratización de la movilidad. Se debe incentivar

más que penalizar", ha sugerido el presidente de Faconauto.

"La actividad comercial de los concesionarios estará mediatizada, sin duda, por esta situación, aunque habrá fabricantes que lo notarán menos, mientras que otros tendrán auténticos problemas para cumplir. Son éstos los que más nos preocupan, porque están trasladando el problema a los concesionarios, bien obligándoles a automaticular más de la cuenta, bien vinculando esta situación a sus objetivos comerciales y su retribución", ha advertido Pérez.

Contexto europeo

La vía que inicia ahora Faconauto llega cuando, también el año

que viene, se revisarán los dos reglamentos europeos sobre acuerdos verticales y distribución selectiva, que son el único marco que, ante la ausencia de una normativa nacional, regula actualmente a los concesionarios.

La posición de Faconauto coincide con la de la AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers), organización a la que se ha adherido recientemente, y que consiste en renovar los reglamentos vigentes y sus directrices, así como en abordar las peculiaridades del sector de la distribución del automóvil, que se caracteriza por un elevado riesgo empresarial y por las fuertes inversiones que tiene que acometer.

RPC: socio elegido para crear la Universidad Faconauto

La patronal de los concesionarios, Faconauto, ha elegido a la consultora RPC (The Retail Performance Company) para crear y lanzar la Universidad Faconauto, una estrategia formativa que dará respuesta a las necesidades del sector, inmerso en la búsqueda y capacitación de nuevos perfiles profesionales para abordar la transformación a la que se enfrenta.

La Universidad Faconauto nacerá con el fin de proporcionar servicios de alto valor añadido de formación, consultoría, *coaching* y de recursos humanos, que apoyen a las redes de concesionarios oficiales en la consecución de sus objetivos de negocio. Además, pretende mejorar la gestión del talento de los profesionales que ya trabajan en el sector.

El proyecto pretende impulsar la colaboración y la innovación, por

lo que abordará desde su inicio los retos que la distribución tiene por delante, como son la gestión con éxito de la transformación digital del concesionario, la electrificación del parque, el cambio en hábitos y canales de compra del cliente o la dificultad a la hora de atraer profesionales cualificados para atender las necesidades del sector.

La Universidad Faconauto es uno de los proyectos estratégicos de la RSC de Faconauto y se identifica con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU números cuatro (educación de calidad) y nueve (industria, innovación e infraestructura).

Faconauto es la patronal que integra las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas de turismo y maquinaria agrícola presentes en el mercado español. Representa los intereses de 2.219

concesionarios de los que dependen aproximadamente las 3.642 empresas del segundo nivel de distribución (agencias y servicios oficiales), lo que totaliza más de 5.861 pymes de automoción. Estas empresas generan 162.434 empleos directos, una facturación de 46.240 millones y representan el 3,2% del PIB.

Acerca de RPC

RPC es una consultora dedicada a procesos de transformación centrada en el cliente: desde la estrategia, pasando por el diseño de la experiencia del cliente, la capacitación, la formación y la gestión del talento. RPC aporta su dilatada experiencia como empresa especializada en el sector del retail, con presencia en los principales mercados de la UE (Alemania, España, Francia y Reino Unido, entre otros), China y Estados Unidos.



La Asociación ha analizado las tarifas de este transporte público en 53 ciudades, de las cuales 50 son capitales de provincia

Facua constata diferencias de hasta el 307% en el viaje con bonobús del autobús urbano

La diferencia de precio en el viaje en autobús urbano utilizando un bonobús llega a alcanzar el 307% en aquellas ciudades donde existe esta

modalidad. Es una de las conclusiones del estudio que anualmente realiza Facua-Consumidores en Acción, en el que se pone de manifiesto que,

en 2019, Madrid, Girona y Barcelona son las ciudades con las tarifas de autobús más caras en esta tarifa, de un total de 53 analizadas.

El estudio abarca la totalidad de las 50 capitales de provincia (salvo Pontevedra, que no cuenta con un sistema de autobús urbano como tal) más Ceuta, Melilla, Santiago de Compostela y Gijón.

De media, viajar en autobús utilizando un bonobús o tarjeta recargable con transbordo (el que ofrecen casi todas las ciudades analizadas, en concreto 39) cuesta 0,75 euros, una leve bajada del 0,7% con respecto al año pasado. Cabe destacar que, a la hora de realizar las comparativas entre los precios medios de las distintas tarifas en 2018 y 2019, no se han tenido en cuenta las 17 ciudades que se han incluido nuevas este año, ni aquellas que hayan podido implementar alguna tarifa por primera vez en 2019, para evitar desvirtuar los resultados.

El trayecto más caro con esta tarjeta es el de Madrid (1,83 euros, si bien es cierto que este bono permite también usar otros transportes urbanos de la ciudad), seguido por el de Girona (1,07 euros), Barcelona (1,02 euros), destacando que ambas repiten entre las ciudades más caras, Lleida (0,98 euros) y Alicante (0,87 euros). En el otro extremo, los viajes más baratos se encuentran en Lugo (0,45 euros), Logroño (0,53 euros), Ávila (0,55 euros), Salamanca (0,59 euros) y Santiago de Compostela, Segovia y Vitoria (las tres con un precio de 0,60 euros). Un usuario puede ahorrar,

de media, hasta un 37,4% si utiliza un bonobús con transbordo en lugar del billete sencillo o univaje.

En cuanto a los trayectos con bonobús sin transbordo (del que disponen 25 de las 53 ciudades), Madrid continúa siendo la ciudad más cara (1,22 euros). Le siguen Palma de Mallorca (1,00 euros), San Sebastián (0,95 euros), Oviedo (0,90 euros) y Huesca (0,85 euros). Las más baratas son Palencia (0,40 euros), Lugo (0,45 euros), Burgos (0,47 euros) y Logroño (0,53 euros). De media, el viaje cuesta 0,72 euros, una bajada del 1,1%.

En general, la gran mayoría de las ciudades han mantenido los mismo precios que en 2018 en la totalidad de las tarifas que se han analizado (billete univaje, bonobús con o sin transbordo, tarjeta mensual y billete nocturno) con alguna subida o bajada puntual de precios en alguna de ellas. Si destaca A Coruña, que ha bajado todas sus tarifas entre un 7 y un 12%.

Billete sencillo

El billete univaje, también conocido como billete sencillo, cuesta de media 1,20 euros en 2019. Con respecto al año pasado, comparando únicamente las ciudades analizadas en ambos estudios, dicha media apenas se ha incrementado un 0,1%.

Barcelona repite como la ciudad más cara para esta tarifa, con 2,20 euros. Le siguen San Sebastián (1,75 euros), Madrid, Palma de



Mallorca, Tarragona, Valencia y Valladolid, las cinco con 1,50 euros. Entre las más baratas se encuentran Lugo (0,64 euros), Palencia (0,72 euros), Logroño (0,72 euros), y Melilla, Ceuta y Ourense (todas con 0,85 euros). La diferencia alcanza el 244%.

En 2019, la gran mayoría de ciudades ha mantenido las mismas tarifas que ya poseían en 2018. Sólo dos ciudades, Santa Cruz de Tenerife y Bilbao, han subido los precios de esta modalidad, un 8% y un 3,8%, respectivamente. Por el contrario, A Coruña ha bajado el

importe de este billete en un 7,7%. Facua entiende que, al ser el billete sencillo una modalidad de viaje que utilizan normalmente usuarios no habituales, es razonable que su precio tenga un carácter disuasorio, con el fin de ayudar a sufragar el conjunto del sistema.

La tarifa más alta en el tramo nocturno corresponde a San Sebastián (2,10 euros), seguida de Vitoria (1,85 euros)

La tarifa media de la tarjeta mensual es de 34,74 euros



La tarjeta que se oferta para el periodo de un mes, en numerosos casos ilimitada, se encuentra presente en 34 de las ciudades encuestadas. Su valor oscila entre los 15 euros de Albacete y los 54,60 euros de Madrid, mismo precio que el año pasado. La tarifa media es de 34,74 euros, un 0,4% menos que en 2018. A Madrid le siguen, como ciudades más caras, Barcelona (54 euros), Girona (46,15) y Las Palmas y Oviedo (ambas con 42 euros). Las más baratas tras Albacete son Ciudad Real (20 euros), Soria (21,50 euros), Ávila (22 euros) y Salamanca (22,05 euros).

Billete nocturno

La tarifa más alta en el tramo

nocturno corresponde a San Sebastián (2,10 euros), seguida de Vitoria (1,85 euros), Lleida (1,75 euros) y Burgos, Granada, Madrid, Palma de Mallorca y Valencia (1,50 euros). Mientras, en el otro extremo, las cinco ciudades más baratas durante la noche y madrugada son Bilbao (0,66 euros, un 1,5 % más que en 2018), Palencia (0,70 euros), Ceuta (0,85 euros), Soria (0,90 euros) y Segovia (1,00 euro).

De media, coger el autobús en este tramo horario cuesta 1,24 euros, un 0,3% menos si comparamos, una vez más, aquellas ciudades que estaban tanto en el estudio de 2018 como en el de este año. La diferencia total alcanza el 218%.



El Sector ha cambiado y la Información también



**Date de alta en
Nexobus.com**

Diario *online* del Transporte
de Viajeros por Carretera

... y recíbelo cada mañana en tu email

Quiere hacer frente a los retos de nueva movilidad, en la que han aparecido actores ajenos al transporte tradicional

Alsa estrena nueva marca por todo lo alto y renueva un logotipo más global, actual y digital

Alsa está de estreno. La compañía ha presentado su nueva imagen de marca en un acto celebrado en Madrid que ha reunido a más de 300 empleados de todas sus áreas. La nueva marca supone una evolución significativa en el posicionamiento de la compañía: desde una visión tradicional del transporte, ligada principalmente a los autobuses de largo recorrido, a una visión actual de la movilidad, que se resume en su posicionamiento como un operador que ofrece soluciones de movilidad sostenible, multimodal y conectada.

Para la nueva plataforma de marca, Alsa ha definido su nuevo propósito, "acercar a las personas y conectar el mundo de una manera segura y sostenible", y su nuevo posicionamiento: ofrecer las mejores soluciones integradas de movilidad, seguras y sostenibles, para que las personas se muevan con libertad, dónde y cuándo quieran, ofreciendo una movilidad fácil, puerta a puerta.

Con esta evolución, Alsa quiere hacer frente a los retos de nueva movilidad, en la que han aparecido nuevos actores ajenos al transporte tradicional, y donde ya no se habla de transporte, sino de una movilidad conectada, compartida, autónoma y sostenible. Por ello, con su nueva marca Alsa se adapta a los nuevos modos de transporte, colaborativos, sostenibles e integrados.

El presidente de Alsa, Jorge Cosmen, señaló durante la presentación de la nueva marca

que en Alsa "siempre nos hemos centrado en mejorar y seguir innovando para dar una mejor experiencia a nuestros clientes".

Para Jorge Cosmen, "nuestro negocio se enfrenta a un cambio de época y necesitamos una marca capaz de maximizar todo el potencial que tiene para conectar, racional y emocionalmente, con los clientes. Alsa tiene la oportunidad de sacarle más partido a su marca: potenciar lo mejor que tenemos como compañía y actualizar la forma en la que nos mostramos al exterior, teniendo en cuenta el entorno urbano como palanca de crecimiento y trascendiendo del negocio del autobús ofreciendo otros modos". Según el presidente de Alsa, "nuestra evolución no es sólo un cambio de logotipo. Nuestro objetivo con este cambio va mucho más allá: se trata de que los clientes nos perciban como una compañía innovadora, capaz de ofrecerles nuevas soluciones de movilidad, y así seguir creciendo de forma sostenible en el futuro, manteniendo el valor de una compañía sólida".

Planificación

La elaboración de la nueva estrategia de marca ha sido fruto de un exhaustivo trabajo de investigación y análisis, que ha contado con el asesoramiento de Interbrand, consultora de marca a nivel nacional e internacional. Ha sido un proceso interdisciplinar de gran envergadura, en el que han



participado todos los integrantes de la compañía. "El resultado ha sido la reinención de una marca icónica en nuestro país, lanzando una nueva marca más global, más actual, más dinámica y emocional, dotándola de nuevos activos para liderar el nuevo entorno, y capaz de representar a la compañía en todos sus ámbitos (urbano, regional, larga distancia...), todos sus mercados (España, Marruecos, Suiza...) y todos sus públicos", indican desde Alsa. Y, al mismo tiempo, renovar su expresión gráfica, teniendo en cuenta que la primera versión del actual logotipo de la compañía data de 1946, aunque ha sufrido diversas actualizaciones a lo largo de todos estos años, la última en el año 2011.



Alsa se posiciona como un operador de movilidad sostenible, multimodal y conectado, gracias a su nueva marca

Los detalles que explican la nueva expresión visual

El nuevo posicionamiento de Alsa debía tener un impacto en su expresión visual, desde el logotipo hasta la redefinición del resto de elementos, colores, tipografías y gráfica secundaria.

Borja Borrero, director creativo ejecutivo de Interbrand, explica el cambio así: "La nueva marca responde a un mercado que está transformando la movilidad en un servicio, con un gran número de nuevos actores ajenos al transporte tradicional. Con su nueva marca, Alsa conectará racional y emocionalmente, a través de la experiencia, con sus clientes actuales y futuros".

Partiendo de sencillos símbolos geométricos que se integran y combinan de diferentes maneras, "se desarrolló un lenguaje sencillo que transmite el futuro de Alsa: la prestación de servicios de movilidad sostenible, multimodal e integrada. El juego con estas formas

geométricas inspiró el nuevo logotipo. Cada una de las flechas incorporada en las letras apuntan a uno de los puntos cardinales, asociando así la marca con un componente explorador que invita al movimiento y conectándola de una manera más amigable y emocional con sus públicos". Alsa apuesta por el azul cian, un color que se asocia en mayor medida con el universo digital.

La nueva expresión visual de Alsa se implementará gradualmente en los múltiples puntos de contacto, iniciándose en su flota de autobuses para luego ir implantándose en los distintos soportes: estaciones de autobuses, canales digitales...

Con el estreno de su nueva identidad, Alsa quiere reflejar lo que ya es y prepararse para el futuro, posicionándose como una marca multimodal, digital y en permanente evolución para seguir conectando con todos sus públicos.



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
NOTICIAS CON 'Q' DE CALIDAD
MENSUAL (11 EDICIONES)



EL NOTICIEROPC
ORGANIZADORES CONGRESOS
BIMESTRAL (6 EDICIONES)



destinomadrid
TURISMO DE MADRID
TRIMESTRAL (4 EDICIONES)



Talonotel
RESERVAS DE HOTEL
PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)



NEXOTUR
DIRECTORIO DE AGENCIAS
ANUARIO (1 EDICIÓN)



NEXOHOTEL
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

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 MERCANCÍAS
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCIÓN
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



GOLD&TIME
JOYERÍA Y GEMOLOGÍA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

NEXOTIME con **ALTA RELOJERÍA**
RELOJERÍA COMERCIAL Y ALTA GAMA
REVISTA BIMESTRAL (5 EDICIONES)

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

ALTA RELOJERÍA
RELOJERÍA DE ALTA GAMA
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



DOSSIER 66 GOLD&TIME
DE JOYERÍA ESPAÑOLA
MENSUAL (10 EDICIONES)

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

ART&VALUE
TASACIÓN DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)

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

Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERÍA
MENSUAL (11 EDICIONES)

Cronometría
RELOJEROS DE VALENCIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



VOLVO EN RUTA
TRANSPORTE MERCANCÍAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCÍAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

PRODIAM
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y LAS PIEDRAS PRECIOSAS

FORO NEXOTIME
FORO ANUAL DE LA RELOJERÍA ESPAÑOLA

AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

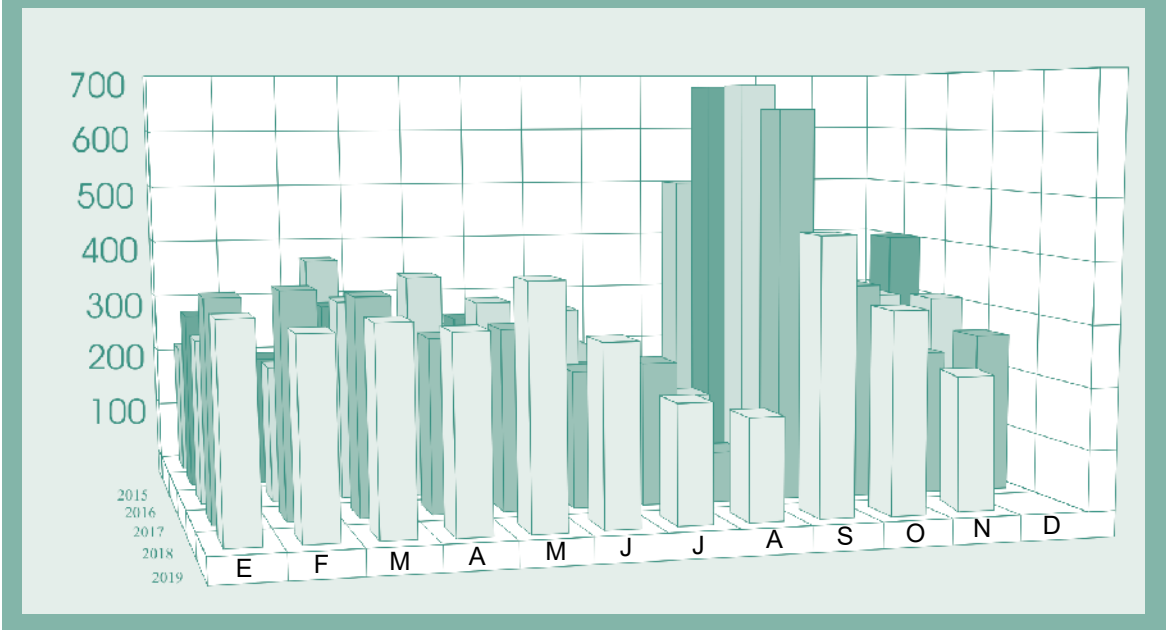
SEMPSA Joyería Pícora, s.a.
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

NEXO
editores s.a.

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

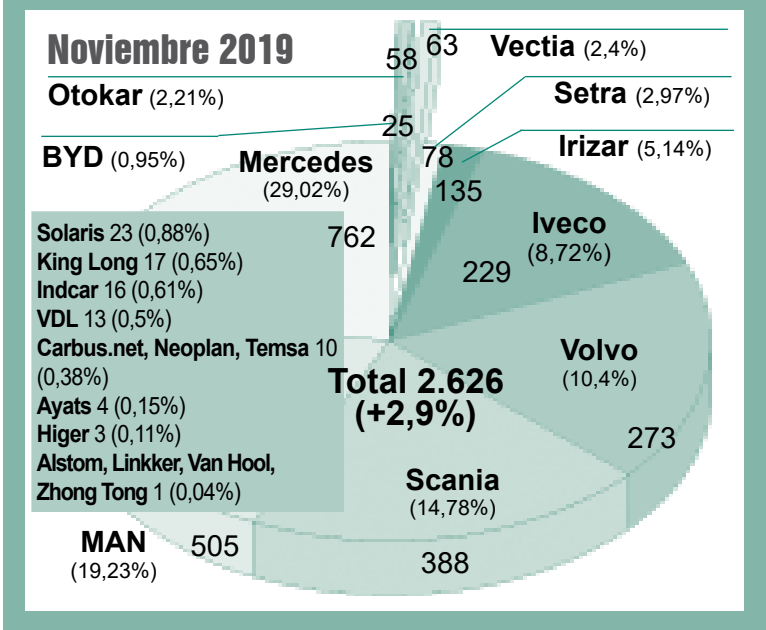
EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El penúltimo mes del año viene a confirmar las expectativas no demasiado optimistas en lo relativo a las matriculaciones, con un descenso del Sector de casi 10 puntos (-9,4%), una caída un tanto por encima de lo esperado. Según los datos de Anfac, la mayor parte de la culpa recae en los microbuses, que perdieron más del 35% de su volumen mensual, mientras que los vehículos más grandes mantuvieron el tipo (+3,1%), para un acumulado que se queda, a falta del 12º dato del año, en un -2,7%. En el caso de Aniacam, reporta un alza del 3,1% en autobuses y autocares, aunque el acumulado en este caso es favorable (+2,6%).

MATRICULACIONES POR MARCAS



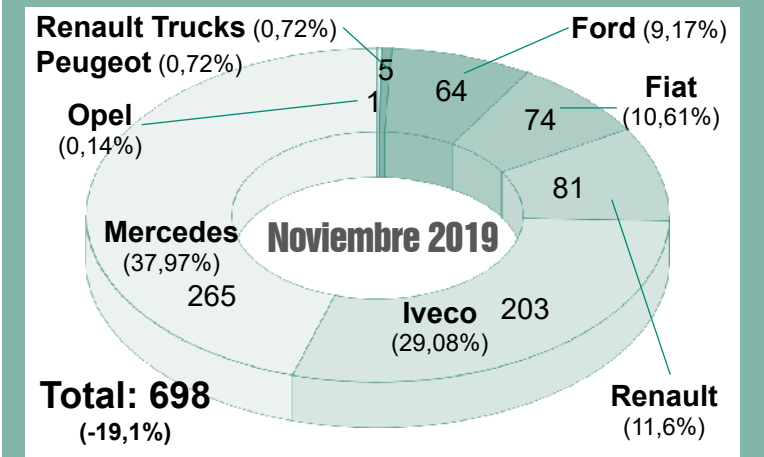
Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mercado de autobuses y autocares creció de nuevo en noviembre un 3%, al igual que en el mes anterior, cifra a la que se acerca el acumulado anual, a expensas de lo que pueda deparar el último mes del ejercicio. Mercedes mantiene una amplia ventaja de más de 10 puntos sobre la siguiente marca.

ANIAM

Mercedes	762
MAN	505
Scania	387
Volvo	273
Iveco	229
Irizar	136
Otros	338

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Ya se empiezan a notar en los precios más baratos de las estaciones de servicio el repunte que, en las últimas semanas, está experimentando el barril de petróleo. La media nacional todavía no refleja estas subidas de la materia prima, pero las cotizaciones más asequibles están más cerca del 1,1 euros/litro que del euro. En lo que se refiere a la dispersión geográfica, el Levante español recupera su importancia en el listado, con muchas de las provincias del mismo bañadas por el Mediterráneo, a las que se añade Albacete. Dos de las cuatro catalanas y dos andaluzas casi completan el ranking, en el que destaca la ausencia de las dos Castillas (a excepción de Valladolid) y del País Vasco.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Diciembre 2019 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

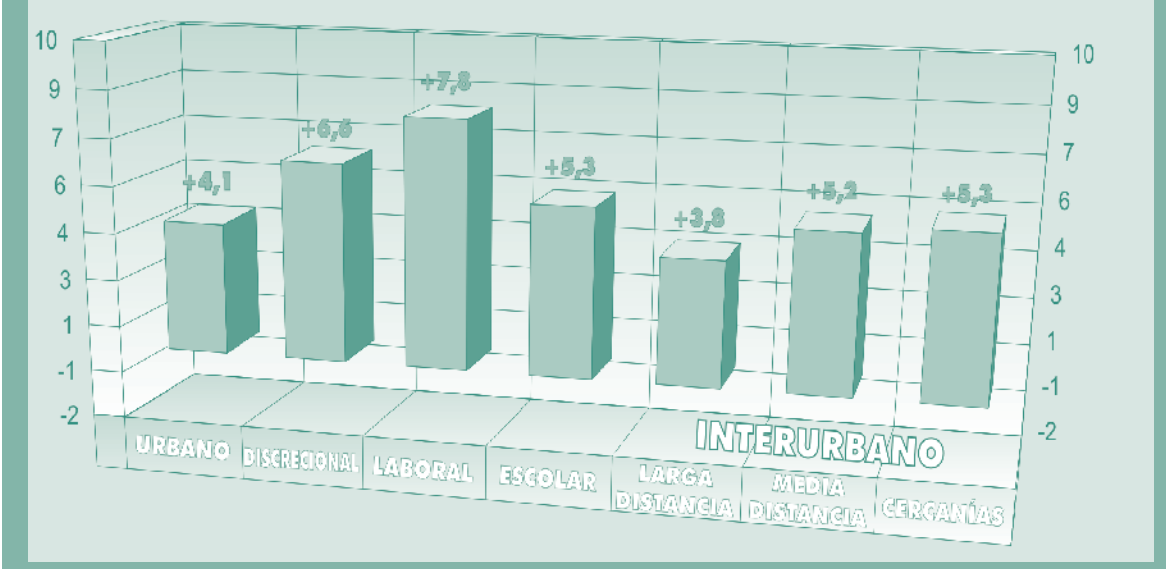
CORTES PALLAS - S. ISIDRO (V)	1,047
POZOBLANCO - COTRAVALLE (Co)	1,055
JUMILLA - COTRAJU (Mu)	1,060
VALLADOLID - REPSOL (VLL)	1,061
TERUEL - COTRATUR (Te)	1,070
BANYOLES - CONDIS (Gi)	1,075
EL EJIDO - EJIDOMAR (Alm)	1,080
CUERVO SEVILLA - COTREL (Se)	1,080
ONTUR - REPSOL (Ab)	1,087
OLIUS - PETROLIS BCN (Ll)	1,087



Fuente: Ministerio de Economía © NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Octubre 2019

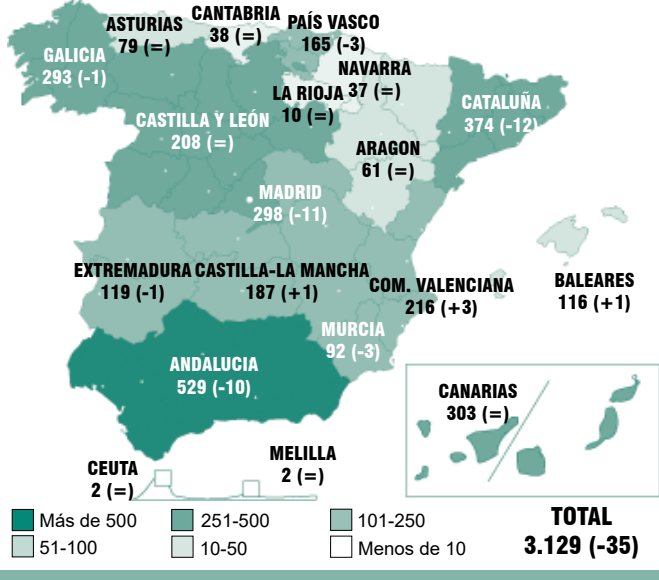


Fuente: INE. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de octubre arrojó un dato positivo, con 491,4 millones de usuarios, un 5,3% más que en el mismo mes del año 2018. El transporte urbano crece un 5,2% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hace un 4,7%. El volumen subió un 16,1% con respecto a septiembre, con el urbano subiendo un 5,6% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 7,4% y el discrecional un 11,6%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

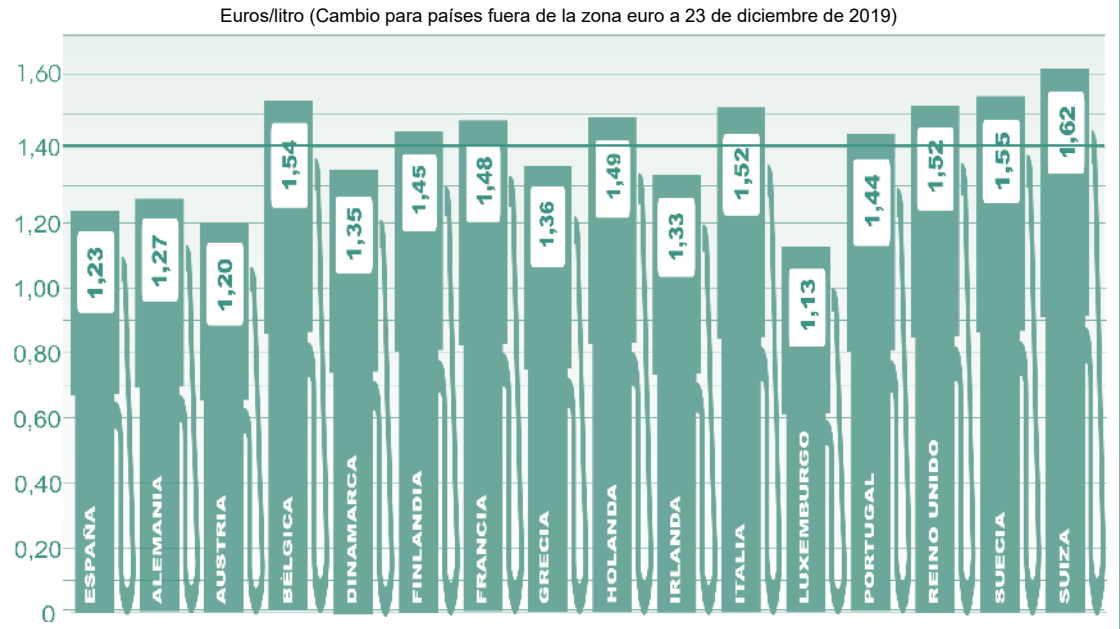
Noviembre 2019 - Servicio Público Autobús



Fuente: Ministerio de Fomento (a 2 de diciembre) © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Se recrudece la pérdida de tejido empresarial en el Sector, acelerando los descensos registrados desde el pasado verano. Hace mucho tiempo que no se veía una caída tan abultada, para lo que venía siendo habitual, quedando muy lejos las mínimas fluctuaciones.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Europa se encarece. Según los datos de la 52ª semana del año, el precio medio en Europa que reporta la IRU crece más de 1,5 céntimos, hasta situarse en 1,405 euros/litro, debido al incremento del petróleo en las últimas fechas. Después de muchas semanas estancado en el entorno de los 60 dólares/barril, en las últimas fechas antes de final de año ha dado el salto al siguiente escalón, repitiendo cotizaciones entre los 65 y los 68 dólares con asiduidad. Sin embargo, en España seguimos sin apreciar dicho repunte, aunque es algo que se espera.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 23.12.2019)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,108
Libra Esterlina.....	0,853
Franco Suizo.....	1,087
Corona Danesa.....	7,468
Corona Noruega.....	9,904
Corona Sueca.....	10,438
Florinto Húngaro.....	329,962
Zloty Polaco.....	4,258
Corona Checa.....	25,544
Leu rumano.....	4,77
Rublo Ruso.....	69,033

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,903
1 Libra Esterlina.....	1,171
1 Franco Suizo.....	0,92
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,101
1 Corona Sueca.....	0,096
100 Florintos Húngaros.....	0,30
1 Zloty Polaco.....	0,235
100 Coronas Checas.....	3,92
1 Leu rumano.....	0,21
100 Rublos Rusos.....	1,45

Bus stop

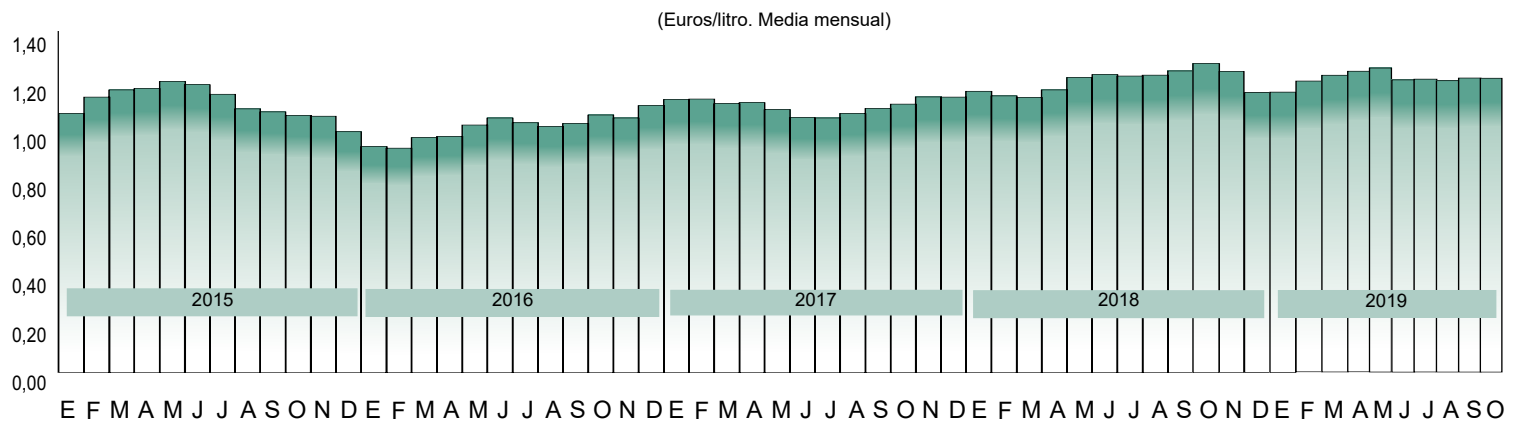


Viajeros que no se apean

Daniel Gallego

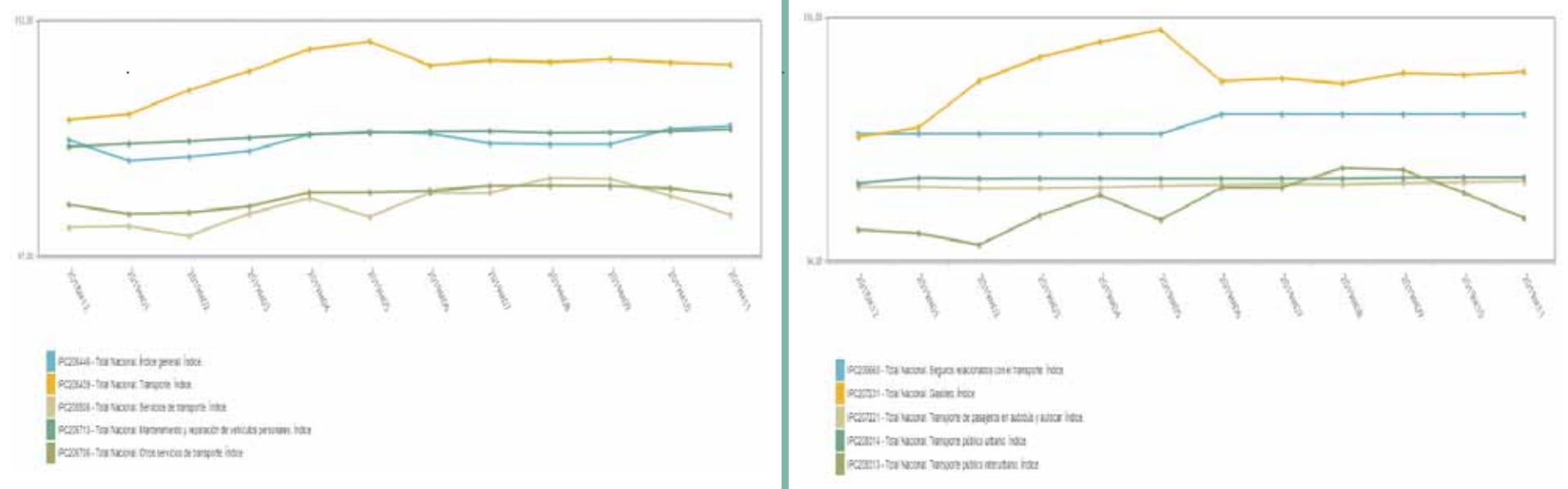
SOLO HACE FALTA echar un vistazo al gráfico que aparece en la página de al lado, en su parte de abajo, para darse cuenta del excelente comportamiento que han tenido los viajeros durante el año que acaba de finalizar. Todos los apartados que recogen las estadísticas del INE presentan un incremento más que notable en el número de usuarios del transporte por carretera, destacando especialmente el Laboral. ¿Será porque los planes de incentivo de las empresas, facilitando a sus trabajadores que utilicen las líneas propias para desplazarse al trabajo, están teniendo resultado? ¿Será porque la concienciación de la ciudadanía sobre el respeto al medio ambiente va calando en sus hábitos de movilidad? Tal vez sea por éstas u otras razones por lo que el transporte por carretera ha vivido uno de sus años más relevantes en cuanto a número de pasajeros, pero es algo que debemos celebrar. El Urbano sube más de cuatro puntos (que podrían incrementarse si, como parece, el nuevo Gobierno articula por fin una Ley de Financiación), el Interurbano ronda el 5% de crecimiento (algo menos en la Larga Distancia, a pesar de que su flota se ha renovado mucho) y tanto el Escolar como el Discrecional siguen al alza. Lo dicho: que no se apeen.

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 de noviembre fue un mes positivo para el conjunto de los indicadores de precios. Apenas encontramos un ligero repunte en la curva del Gasóleo y, todavía menos significativo, en la del Índice General. El resto de datos son planos o con tendencia a la baja, como sucede, sobre todo, en el caso de los Servicios de Transporte (repitiendo lo registrado en el mes precedente) y el Transporte Interurbano, que presentan casi el mismo comportamiento. La mencionada estabilidad es posible que no dure mucho tiempo, pero está superando el periodo de incertidumbre política (y, por tanto, también económica). Veremos qué sucede cuando se formalice la composición del Gobierno.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS		
BMC ESPAÑA	☎ 967-522560	
P.I. Campollano, Calle E, 7 ALBACETE	☎ 967-520073	
IVECO BUS	☎ 91-3252844	
Av. Aragon, 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 Soria, 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. 5º 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 Farguell, 33-35 Manresa BARCELONA		
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460	
C. Coruña, 59,5 Santiago A CORUÑA	☎ 981-552461	
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416	
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203	
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420	
P.I. 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	
P.I. 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 Tarahales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774	
INTEGRALIA	☎ 948-314049	
P.I. Comarca2, c/F, 15 Ezkirotz (NAV)	☎ 948-314052	
IRIZAR S. COOP.	☎ 943-809100	
Bº S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101	
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998	
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394	
NOGEBUS	☎ 972-860103	
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	

SUNSUNDEGUI	☎ 948-562011	
P.I. Ibarrea s/n Alsasua NAVARRA	☎ 948-563202	
UNVI	☎ 988-256900	
P.I. 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 Paraíso, 6D ZARAGOZA	☎ 976-238937	

MICROBUSES		
FIAT AUTO ESPAÑA	☎ 91-8853700	
Ant. Ctra.Barcelona, K.27,5 MADRID	☎ 91-8853879	

FORD ESPAÑA	☎ 91-3369100	
Pº Castellana, 135 MADRID	☎ 91-3369474	
IVECO BUS	☎ 91-3252844	
Av. Aragon, 402 MADRID	☎ 91-3252850	
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127	
Mar Egeo, 2 P.I.San 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	ignacioarjo@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 Desvem 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 Desvem	☎ 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 Desver 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	☎ 93-3831706	
ISIS INGENIERIA Y SISTEMAS	isis@isis-is.com	
Groenlandia, 4, CC Perales.	☎ 91-6848015	
Getafe 28909 MADRID	☎ 91-6848971	
MAEXBIC	☎ 93-8432400	
N-152, Km.34,3 C.C.SanJordi.L'Amella	☎ 93-8432102	
MASISCONVI	☎ 93-8409299	
Rioja, 24. Les Franqueses del Vallés	☎ 93-8467704	

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfe.es	
Portocristo, 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	ignacioarjo@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. JustDesvem 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	ignacioarjo@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	

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	
Orense, 34-4º MADRID	☎ 91-5561319	
SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100	
Río 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 Encuarteres, 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	ignacioarjo@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	
TRAMSCAR, S.L.	☎ 91-5194236	
Padre Xifre, 3. Of.15 28002 MADRID	666 429319	

SERVICIOS		
COMPUTER computer@computer-informatica.com		
Av. Jaume I, 145	☎ 93-5937501	
08100 MOLLET DEL VALLES	☎ 93-5703821	
DIRECCION GENERAL DE TRAFICO	☎ 91-7423112	
Josefa Valcárcel, 28 MADRID	☎ 91-7418134	
TRANSAVAL	☎ 91-5715235	
Pensamiento, 27. Esc.Izda. MADRID	☎ 91-5715235	

SUELOS		
FORBO PAVIMENTOS	☎ 93-2090793	
Calvet, 59, entlo. 2º BARCELONA	☎ 93-2020793	

SONIDO Y VÍDEO		
APLICACIONES ELECTRONICAS Y COMUNICACIONES		
Pol. Ind. Pont Cremat, parc. 7 y 8	☎ 972-860576	
Arbucies 17401 GIRONA	☎ 972-861113	

SUSPENSIONES AMORTIGUACIÓN		
SACHS BOGE ESPAÑA	☎ 93-7122311	
Carles Buigas, 3-9 Sant Quirzé	☎ 93-7123453	
CONTITECH ESPAÑA	☎ 93-4800400	
Ctra. Hopitalet, 147. Cornellá de Llobr.	☎ 93-4800401	

TALLERES	
CARR. MANUEL LLUCH BALAGUER	☎ 96-1450228
Masamagrell, VALENCIA	☎ 96-1450596
SCAMADRID	☎ 91-6563499
Av.Castilla, 29 Pol.S.Fernando MADRID	☎ 91-6563011

La nueva funcionalidad estará disponible en toda la flota y en toda la red de líneas de la compañía municipal madrileña

Ya se puede pagar con móvil o tarjeta bancaria en EMT Madrid

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. La nueva funcionalidad 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.

Esto representará una mejora en la experiencia de los usuarios, que ya no tendrán que preocuparse por disponer de efectivo, o comprar y guardar un billete en papel, reduciendo así los tiempos y haciendo del transporte público un medio aún más atractivo de cara a los ciudadanos, con la consiguiente incidencia sobre el tráfico y el medio ambiente en la ciudad de Madrid.

Esta nueva fase de implantación forma parte del proyecto de EMT para el establecimiento de la Plataforma Integral de Pagos "EMTPay" y para la transición hacia los sistemas de pago *cashless* y *contactless* (es decir, 'sin efec-

tivo' y 'sin contacto') en todos los servicios que presta la compañía municipal. Este proyecto y la plataforma con el nuevo estándar de pagos evitará, en esta segunda fase, tener que disponer de dinero efectivo para usar el autobús y, en una tercera fase, en los restantes servicios de EMT: BiciMAD, Teleférico, Aparcamientos y Grúa.

Esta nueva fase del despliegue de la Plataforma Integral de Pagos "EMTPay" permite pagar el billete sencillo del autobús con tecnología *contactless* (sin contacto), ya sea mediante tarjeta (American Express, Mastercard o Visa) o mediante un dispositivo móvil y, por supuesto, sin necesidad de portar efectivo. El sistema, que en una primera etapa ha estado operativo en la línea Exprés Aeropuerto y en las líneas 27, 70, M1 y M2, se extiende ahora al resto de la flota y a las 213 líneas de la red de EMT.

Siguientes fases

La extensión del sistema de pago de billetes sencillos a bordo del bus a toda la flota es la continuación del ambicioso proyecto, puesto en marcha el pasado mes de febrero, para normalizar y hacer habitual el uso del *contactless* (ya sea mediante tarjeta o dispositivo móvil) sin efectivo en el pago de todos los



servicios que explota la compañía municipal en la capital (autobuses, BiciMAD, aparcamientos, grúa municipal y Teleférico).

Este desarrollo tecnológico es único y pionero en el sentido de que el usuario, en la fase final del proyecto, prevista para 2020, podrá usar los diferentes servicios de la empresa y, sencillamente, identificarse con su tarjeta American Express, Mastercard o Visa en los terminales *contactless*. Al final del día, el sistema acumula los usos y calcula la mejor tarifa combinada a cobrar. Esta posibilidad hace los servicios más accesibles y mejora de manera muy importante la experiencia del usuario local y visitante.

Adicionalmente, el sistema prevé que servicios externos a EMT puedan también integrarse en la plataforma, pudiendo alcanzar un modelo real de Movilidad como Servicio (MaaS, por sus siglas en inglés).

Además, EMT prevé en este proyecto la introducción del sistema post-pago de sus servicios. El usuario podrá utilizar estos servicios, combinándolos según sus necesidades, identificándose y pagando con su tarjeta *contactless* o su dispositivo móvil y, al final del día, el sistema calculará y aplicará la tarifa más ventajosa en función de dicho uso. Este sistema de pago (conocido también como Pago por uso, *Pay-as-you-go* o *Tap & Go*) permitirá

obtener tarifas bonificadas si en el mismo día se combina el uso de varios servicios de EMT (por ejemplo: bus y BiciMAD; bus y Teleférico, o bus y aparcamiento).

EMT adjudicó, en junio de 2018, la gestión de sus servicios de 'adquisición' y el desarrollo de esta plataforma integral de pagos al Santander España Merchant Services, la filial del Banco Santander, que gestiona los pagos electrónicos de la entidad. Esencialmente, se trata de una modalidad de pago transparente, rápida, cómoda, segura, fácil y fiable que aumenta el ahorro en la ciudad y ofrece unos servicios más útiles a los usuarios, agilizando enormemente la operación.

Vehículos aún más seguros en las carreteras de la Unión Europea

A partir de mediados de 2022, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en la UE deberán estar dotados de sistemas de seguridad avanzados. A raíz de un acuerdo alcanzado con el Parlamento Europeo el pasado mes de marzo, el Consejo adoptó hace unos días un Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos de motor y la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública en un intento por reducir significativamente el número de accidentes mortales.

"Esta nueva normativa nos ayudará a reducir de manera considerable el número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras de la UE y fomentará además la competitividad de los fabricantes de automóviles en el mercado mundial", ha señalado al respecto Timo Harakka, ministro de Empleo de Finlandia. 10 años después de la adopción de su predecesor, el nuevo Reglamento sobre la seguridad general da un nuevo impulso a la actuación de la UE en materia de seguridad vial. Aborda, por primera vez, los problemas específicos de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones y los ciclistas.

Con arreglo a las nuevas normas, todos los vehículos de motor



(incluidos camiones, autobuses, furgonetas y vehículos utilitarios deportivos) deberán estar equipados con las siguientes funciones de seguridad: un asistente de velocidad inteligente; una interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque; un sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor; un sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor; señales de frenado de emergencia; sistemas de detección de marcha atrás; registradores de datos de incidencias; y sistemas precisos de control de la presión de los neumáticos.

Además de los requisitos generales y de los sistemas existentes (como los sistemas de advertencia de abandono del carril y los sistemas avanzados de frenado de emergencia), los camiones y autobuses

deberán diseñarse y fabricarse de tal manera que se reduzcan considerablemente los ángulos muertos alrededor del vehículo. También deberán estar equipados con sistemas avanzados capaces de detectar a peatones y ciclistas situados a corta distancia del vehículo.

El Reglamento será aplicable a los 30 meses de su entrada en vigor. Para un número limitado de características se ha previsto una fecha de aplicación posterior, de modo que los fabricantes de automóviles puedan adaptar su producción a los nuevos requisitos. El Reglamento forma parte del tercer conjunto de medidas "Europa en movimiento" de la Comisión, que se puso en marcha en mayo de 2018 y cuyo objeto es garantizar una transición fluida hacia un sistema de movilidad seguro, limpio y automatizado.

Estudio para modernizar la Estación de Valencia

El consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Comunidad Valenciana, Arcadi España, ha anunciado, tras la reunión mantenida hace unos días con el alcalde de Valencia, Joan Ribó, que "la Consejería va a iniciar, en colaboración con el Ayuntamiento, un estudio para mejorar y modernizar la Estación de Autobuses de Valencia".

Tras la reunión, el consejero ha informado que se han planteado toda una serie de actuaciones para "entre todos, Ayuntamiento de Valencia y Generalitat, construir una ciudad más habitable y más sostenible en beneficio de los vecinos, tanto del 'cap y casal'

como de toda el área metropolitana". Entre estos proyectos, Arcadi España ha destacado que la Consejería tiene preparado un "Plan de Movilidad para Valencia y su área metropolitana que integrará todas las facetas de la nueva movilidad sostenible".

Este plan, ha añadido, se presentará a todos los alcaldes de los municipios implicados a principios del próximo año para "recoger sus propuestas y sugerencias y después, de la fase de información pública, aprobarlo con el mayor consenso y diálogo. Uno de los puntos fundamentales de ese plan será la integración tarifaria", ha subrayado el consejero.



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*

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... manuales o trabajadores intelectuales que, sin ejercer fundamentalmente funciones de mando, realizan trabajos cualificados, tanto profesional como administrativamente o de oficio.

Se incluirán en este segundo grupo las 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:

Inspector: Bajo la directa coordinación del Jefe de Tráfico tiene por misión verificar y comprobar en las distintas líneas y servicios realizados por la empresa, el exacto desempeño de las funciones atribuidas a los conductores y cobradores. Eventualmente harán revisiones de control en los vehículos en servicio, aprobando horarios, frecuencia, títulos de transporte expedidos y viajeros, dando cuenta a su jefe inmediato de cuantas incidencias observe, tomando las medidas de urgencia que estime oportunas en los casos de alteración de tráfico o accidentes.

Conductor: Es el operario que, poseyendo carné de conducir adecuado y con conocimientos mecánicos de automóviles profesionalmente probados, conduce autobuses y/o microbuses de transporte urbano o interurbanos de viajeros, con remolque o sin él, ayudando habitualmente al operario de taller cuando no tenga trabajo de conductor a efectuar. Asimismo, dirigirá la carga y descarga de equipajes, mercancías y encargos de su vehículo, siendo responsable del mismo durante el servicio y dando, si se exigiera, parte diario por escrito del servicio efectuado, del estado del vehículo, del consumo de carburante y lubricante, cumplimentando en la forma reglamentaria el libro y, en su caso, las hojas de ruta. Debe cubrir el recorrido por el itinerario y en el tiempo previsto.

Conductor-perceptor: Es el operario que con carné de conducir adecuado realiza las funciones señaladas para el conductor y está obligado a desempeñar simultáneamente las que se definen para el cobrador en el grupo siguiente.

N.º 180 17 de septiembre de 2019**GRUPO PROFESIONAL III:**

Con la misma formación práctica, iniciativa y dependencia que el Grupo Profesional II, comprende a los trabajadores manuales e intelectuales que, en el ámbito administrativo, financiero y/o productivo y sin ejercer fundamentalmente funciones de mando, realizan trabajos cualificados profesionalmente o de oficio dentro de los departamentos o secciones de la empresa a quienes se encomiendan las funciones propias del ámbito señalado.

Se incluirán en este tercer grupo las 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:

Cobrador: Es aquel operario que presta sus servicios en coches de uso público de transportes regulares de viajeros urbanos o interurbanos, teniendo por misión la de la cobranza de billetes o revisión de los mismos, con o sin máquinas expendedoras de billetes y con o sin mecanismo de control automático de viajeros, cuidando de los equipajes, mercancías y encargos transportados, en su caso, debiendo formular el correspondiente parte de liquidación y formalizar en forma reglamentaria las hojas y libros de ruta; deberá comportarse con la máxima corrección y urbanidad con los viajeros. Se ocupará en ruta de subir y bajar los equipajes, mercancías y encargos, ayudando asimismo al conductor en la reparación de averías y, llegado a su destino, se ocupará de una limpieza ligera de vehículos, en su interior, que no incluya el lavado del mismo.

Taquillero: Es el trabajador que desempeña su trabajo en instalaciones de la empresa o estaciones de autobuses, cuyo cometido es la expedición de billetes y títulos de transporte, debiendo formular los correspondientes partes de liquidación y control al Jefe de Tráfico.

Oficial Administrativo: Realiza funciones propias de su cargo con los debidos conocimientos técnico-profesionales y con responsabilidad y perfección. Se asimilan a esta categoría los operadores de equipos informáticos, así como los liquidadores y los que son recaudadores.

Operador Informático: Realiza funciones propias de su cargo con los debidos conocimientos técnico-profesionales y con responsabilidad y perfección. Se asimilan a esta categoría los operadores de equipos informáticos, así como los liquidadores y recaudadores.

Auxiliar Administrativo: Realiza, sin la autonomía del Oficial administrativo, las funciones propias de la administración, en colaboración y bajo la supervisión de sus superiores.

Oficial Comercial: Es aquel trabajador que comercializa los servicios que

constituyen el objeto de la actividad de la empresa.

Factor o Encargado de Consigna: Es el trabajador que se ocupa de la facturación, guarda, recogida, entrega, identificación, manipulación y devolución al usuario de equipajes, mercancías y encargos, llevando el registro y control de los documentos pertinentes.

Programador: Es el que, conforme a las orientaciones que recibe, realiza trabajo de confección y puesta a punto de programas de equipos informáticos.

N.º 180 17 de septiembre de 2019**GRUPO PROFESIONAL IV:**

Con la misma formación práctica, iniciativa y dependencia que los grupos profesional II y III, comprende a los trabajadores manuales e intelectuales que, en el ámbito del mantenimiento, conservación y reparación del material móvil o no móvil de la empresa, y sin ejercer fundamentalmente funciones de mando, realizan trabajos cualificados profesionalmente o de oficio dentro de las secciones de la empresa a quienes se encomiendan las funciones propias de los ámbitos señalados.

Se incluirán en este grupo las 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:

Jefe de Equipo: Bajo la dependencia del Encargado General toma parte personal en el trabajo al propio tiempo que dirige un determinado grupo de operarios.

Oficial de Talleres: Se incluyen en esta categoría aquellos que, con total dominio y capacidad de su oficio (por ejemplo, mecánico, pintor, tapicero, electricista, chapista, soldador,... etc.), realizan trabajos propios de su especialidad profesional relacionados con el mantenimiento y reparación de los vehículos.

Oficial de Almacén: Es el trabajador que se ocupa de la recepción, salida, control, almacenaje, y entrada de piezas, repuestos, materiales consumibles y mercancías en general que se apliquen a la actividad productiva de la empresa. En aquellas empresas en donde exista encargado de almacén, desarrollarán sus funciones bajo la dependencia y órdenes de este último.

Encargado de Lavacoches, Almacén: Con mayor responsabilidad y autonomía que el Oficial de almacén, se ocupa de la recepción, salida, control, almacenaje, y entrada de piezas, repuestos, materiales consumibles y mercancías en general que se apliquen a la actividad productiva de la empresa.

GRUPO PROFESIONAL V:

Los trabajos requieren poca iniciativa y se ejecutan bajo indicaciones concretas, con una dependencia jerárquica y funcional total.

Comprende los trabajos auxiliares o complementarios de los descritos en los anteriores grupos, para los que se requiere unos conocimientos generales de carácter elemental.

Consecuentemente, son los que desempeñan un trabajo no cualificado o de servicios auxiliares, predominantemente manual.

Se incluirán en este quinto grupo las 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:

Mozo: Son los operarios que han adquirido su especialización mediante la práctica de una o varias actividades que no integran propiamente un oficio (por ejemplo, repartidor de mercancías, de carga y descarga de equipajes..., etc.)

Mozo de Taller o Especialista: Son los operarios que han adquirido su especialización mediante la práctica de una o varias actividades que no integran propiamente un oficio, prestan ayuda al Oficial e taller, cuyas indicaciones ejecutan.

Cobrador de Facturas: Tiene por principal misión la de cobrar las facturas a domicilio, siendo responsable de la entrega de las liquidaciones, que hará en perfecto orden y en tiempo oportuno.

Engrasador: Tiene por misión, entre otras, el lubricado de las piezas y mecanismos de los vehículos que se les confien, utilizando los dispositivos, mecanismos y maquinaria adecuadas.

Auxiliar en Ruta: Se entenderá por tal a aquel trabajador encargado de prestar asistencia a los viajeros (por ejemplo, monitores, guías, acompañantes...) en aquellos servicios que así lo requieran, ya por imposición legal, ya por decisión de la empresa, tanto por razones de servicio como por aquellas referidas a la atención al cliente.

GRUPO PROFESIONAL VI:

Con la misma formación práctica y dependencia que el grupo profesional V, comprende los trabajos auxiliares o complementarios de los descritos en los anteriores grupos, para los que se requiere unos conocimientos generales de carácter técnico elemental y poca iniciativa, ejecutándose bajo indicaciones concretas, con una dependencia jerárquica y funcional total.

Al igual que el grupo profesional V, desempeñan un trabajo no cualificado o de servicios auxiliares, predominantemente manual.

Se incluirán en este sexto grupo las 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:

Personal de Limpieza: Realiza la limpieza de las oficinas y otras dependencias de la empresa. Las funciones enumeradas en cada grupo y categoría definen genéricamente el contenido de la prestación laboral, sin que ello suponga agotar las funciones de cada uno de ellos que, en todo caso, serán las necesarias para garantizar siempre la correcta ejecución de la prestación laboral.

➤ *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.

**Jornada****Reunión sobre sostenibilidad**

Título: IT- TRANS 2020
Cuándo: Del 3 al 5 de marzo
Dónde: Karlsruhe (Alemania)
Organiza: Messe Karlsruhe

IT-Trans en Karlsruhe es una feria de soluciones de TI en el transporte público. Es una de las ferias más importantes de su tipo en el mundo. Los expositores se muestran aquí las últimas novedades de productos y servicios para el sector del transporte público. El evento consta de una exposición y una conferencia de experiencia global.

**Conferencia****Busworld nos cita en Turquía**

Título: Busworld Academy Turkey 2020
Cuándo: Del 5 al 6 de marzo
Dónde: Turquía

La conferencia y compartirá ideas sobre la implementación de sistemas de autobuses orientados al futuro, basados en experiencias turcas e internacionales. Es el diálogo abierto e ineludible entre los responsables de la toma de decisiones y los expertos de los gobiernos municipales, las agencias de transporte y los operadores.

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

Título: SilesiaKomunikacja
Cuándo: 21 al 22 de abril del año 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.

**Expo****Espacio exclusivo para innovación**

Título: UMA Motorcoach
Cuándo: Del 19 al 23 de enero
Organiza: UMA
Dónde: Nashville, EEUU

Entre los días 19 y 23 de enero se celebrará, en el Music City Center de Nashville (EE.UU.), la expo UMA Motorcoach, una excelente oportunidad para echar un vistazo a los últimos productos, herramientas y tecnologías para la industria. Además, los visitantes tienen la oportunidad de aprender más sobre las últimas tendencias.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

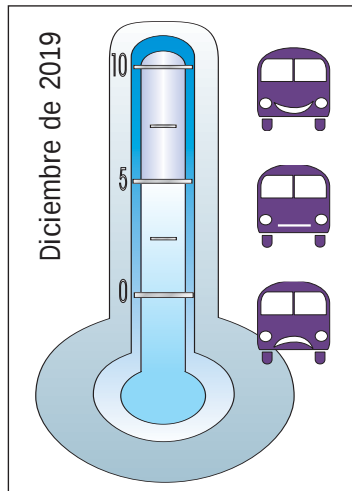
Nexopublic
 CONSULTING
 Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

De Profesional a Profesional



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



RESULTADOS

▲ Evolución

A por el año 2020

No parece que vaya a ser un ejercicio demasiado favorable, al menos a tenor de algunas previsiones que se manejan, pero el Sector del transporte de viajeros por carretera y todos sus integrantes han demostrado, más que sobradamente, que son capaces de lidiar con situaciones adversas. La crisis de hace unos años aún está muy presente, pero es el mejor espejo en el que mirarse para evitar que las consecuencias sean las mismas que entonces. Feliz año para todos y todas.



PREVISIONES

COYUNTURA / Parece que las matriculaciones terminarán 2019 en plano

Se cierra un año positivo y se abre otro de gran incertidumbre

El año 2019 es historia, y el balance que nos deja no es del todo malo. A excepción de estas últimas semanas, el gasóleo no ha sido una preocupación para los empre-

sarios, el volumen de pasajeros transportados no ha dejado de crecer durante todo el ejercicio y las matriculaciones, al final, parece que se mantendrán muy estables.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

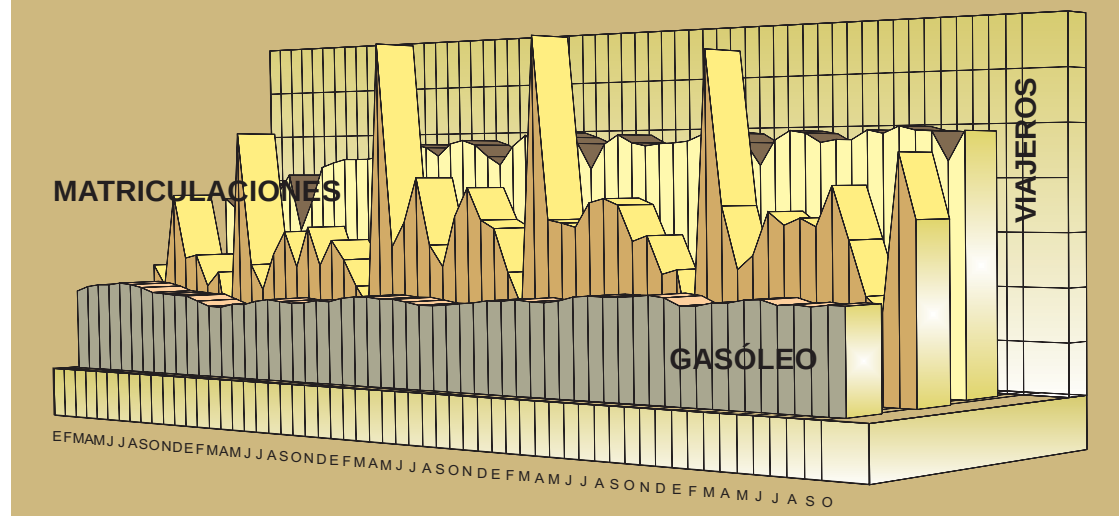
El año finaliza con un claro repunte del petróleo, que tarde o temprano se trasladará a los surtidores.

FLUJO DE VIAJEROS

Excelente ejercicio en lo relativo al número de usuarios, que mejoran sus cifras en todos los segmentos.

MATRICULACIONES

El mal año de los urbanos se compensa por el importante crecimiento en el campo de los autocares.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Director general en Cataluña



David Saldoni

Es el nuevo director general de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Cataluña, en sustitución de Pere Padrosa. Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, ha sido alcalde de Sallent desde 2011 y presidente de la Asociación Catalana de Municipios los últimos 18 meses.

▼ Descenso

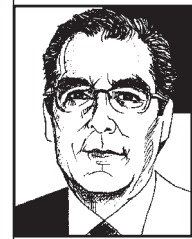
El enemigo está en casa



Valdis Dombrovskis

El vicepresidente de la Comisión Europea ha lamentado que el Paquete de Movilidad incluya elementos que no estén en línea con las ambiciones del Acuerdo Verde Europeo, apenas unos días después de que la propia Comisión diera luz verde al ansiado Paquete de Movilidad.

En Ruta



Movilidad urbana y cambio climático: actuar (I)

Dionisio González

CON OCASIÓN DE la COP 25 en España, leemos y escuchamos estos días que es "Tiempo de Actuar". Y no sólo de revisar los avances desde París o Katowice, sino incluso de incrementar la ambición global en la lucha contra el cambio climático.

El Sector del transporte público lo tiene claro desde hace mucho tiempo y está dispuesto a seguir liderando la necesaria descarbonización hacia 2050. Sí, es posible, si somos capaces de definir, a nivel global, pero contando con las ciudades; actores clave, una hoja de ruta consistente, planificada y con la gobernanza y recursos necesarios.

En línea con lo que propone la UITP en su campaña ONEPLANet (<http://oneplanet.uitp.org>), es preciso que la movilidad urbana sostenible, basada en el transporte público como columna vertebral, sea protagonista de los Planes de Clima de los 196 países que participan en la COP 25. Los resultados de los que ya lo han hecho están ahí, son objetivos e incontestables, desde el punto de vista medioambiental, pero también económico y social. Para ello, es crítico:

— Priorizar el diseño de calles, centrado en las personas, para mejorar la calidad del aire, mediante una adecuada planificación urbana. Caminar y desplazarse en bicicleta deben ser las primeras opciones de movilidad en una ciudad, basadas en un sistema de transporte público integrado. Los modos activos no solo son buenos para la salud pública, sino que, además, no generan emisiones.

Dionisio González es director de la UITP y forma 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

