

El Sector hace frente al virus

'Juntos lo vamos a conseguir'. Bajo esta premisa, las empresas de transporte de viajeros por carretera y sus conductores se han propuesto poner todo de su parte para dejar atrás la pandemia.

Protagonistas



Arancha García

Desde **Anfac** se hace un llamamiento a la unidad de acción ante el cambio climático que se avecina. / **Pág. 2**



María José Rallo

La **secretaría general** de Transportes está desempeñando con éxito su ardua labor de portavoz. / **Pág. 3**



Juan Manuel Sierra

El nuevo director ejecutivo de **Anetra** repasa las acciones urgentes que está iniciando su asociación. / **Pág. 6**



Rafael Barbadillo

Confebus anima a sus asociados a mantener su actividad, pero alerta de lo complejo de la situación. / **Pág. 8**

El coronavirus ha llegado a nuestras vidas de manera tan inesperada como devastadora, modificando en apenas unos días todos los parámetros económicos, industriales y sociales que se tenían como normales. Pero el Sector del transporte de viajeros por carretera, sus empresas y conductores, han demostrado su valía y calidad humana ante la adversidad, adaptándose casi a diario a los cambios en la demanda para continuar prestando un servicio tan esencial para la población como es el de la movilidad. Por eso, el reconocimiento unánime de toda la población a su labor es el mejor incentivo para seguir en la misma dirección. **Panorama / Pág. 5**



El carrocerero no se rinde

La edición 2020 del Especial Carroceros de NEXOBUS recoge la opinión de los representantes de esta industria a nivel nacional, acompañada de una rigurosa relación de todos los modelos comercializados en nuestro país.

Además de coincidir en la incertidumbre que genera la pandemia sanitaria, también lo hacen en su optimismo, su flexibilidad para adaptarse a las circunstancias y las esperanzas puestas en la FIAA. **Dossier / Pág. 21-37**

TMB consolida su apuesta 'verde' manteniendo su línea de inversión

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) ha incorporado, entre diciembre y marzo, 105 autobuses nuevos, de la marca MAN y propulsados por tecnología híbrida o de gas natural. Todos estos coches, además de ser ambientalmente avanzados (etiqueta ECO) y diseñados para la máxima accesibilidad, incorporan sistemas de ayuda a la conducción mediante visión artificial para la mejora de la seguridad vial. Se confirma así la tendencia llevada a cabo por el operador barcelonés durante 2019, año en el que ejecutó un presupuesto de inversiones de 116,2 millones de euros en las redes de autobús y metro, la cifra es la más elevada de la última década. **Panorama / Pág. 15**

Cerró el año 2019 ronizando el 20% de cuota global

MAN consolida su buena línea en el arranque de 2020

MAN cerró el año 2019 con un 22,6% de cuota de mercado en urbanos (segunda posición del ranking), lideró el segmento autocar (23,7% entre MAN y Neoplan) y, a nivel global, también alcanzó la segunda posición, con un 19,9% del mercado. Las novedades para 2020 apuntan al nuevo Lion's City, que incorporará una versión híbrida de GNC, se iniciará la fabricación en serie del Lion's City E 100% eléctrico, y se completará la gama Lion's Intercity. **Panorama / Pág. 20**

Sumario

Alsa renueva su flota en zona centro

El operador ha presentado los 14 autocares Setra para la concesión Madrid-Guadalajara. / **Pág. 12**

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Competencia'.....	4
Panorama / Actualidad	5-19
Auxiliar	39
Coyuntura	42-43
Innovación	45
Legislación	46-47



En Irizar apostamos por la innovación y la sostenibilidad

www.irizar.com



Tribuna

Emergencia climática: que todo el mundo actúe (I)

Arancha García

EL GOBIERNO, EN SU primera semana de acción, alineándose con el Parlamento Europeo y con las iniciativas de otros países y ciudades, aprobaba una declaración de emergencia climática como prueba fehaciente de cuál va a ser una de sus principales prioridades durante su mandato: la lucha contra el cambio climático.

Los fabricantes de automóviles, sobre la base de su compromiso inequívoco y firme con el medio ambiente, han acogido favorablemente esta declaración, confiando en que sirva de acicate para la puesta en marcha con celeridad de instrumentos que permitan alcanzar la tan ansiada neutralidad en carbono en 2050.

Necesitamos intención seguida de actuación. Una actuación que, sobre la base de la responsabilidad y el esfuerzo de todas las partes, sea ordenada, rápida, ambiciosa pero, sobre todo, justa.

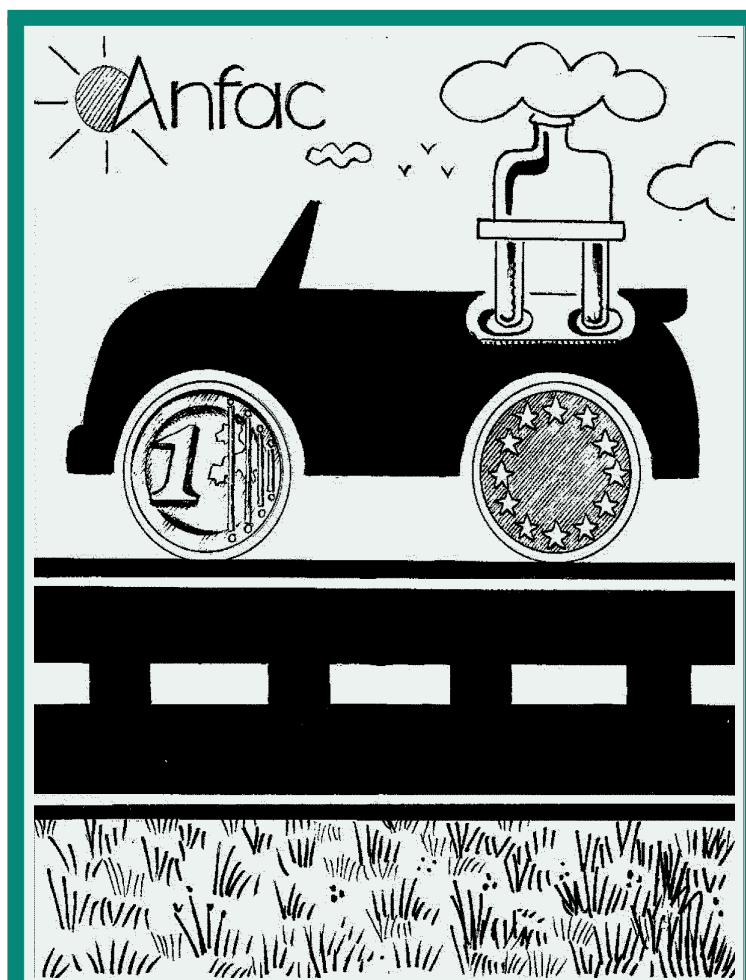
Para la industria de la automoción, este compromiso no es una mera declaración. Es una realidad en la que trabajamos a diario y que supone un reto mayúsculo. Porque creemos en una transformación de la economía compatible con la seguridad climática y porque tenemos un compromiso moral y vinculante con la descarbonización. Un compromiso sujeto a una senda de reducción de emisiones de CO₂ que comenzó hace más de 20 años y cuyo hito más importante deberemos superar este mismo año, alcanzando los 95 g/km de media en las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos puestos en circulación en toda Europa y los 147 g/km para los comerciales ligeros. Este objetivo significará,

por sí solo, una reducción de las emisiones de CO₂ de más del 30% respecto a la base de 2005 y de más del 60% si tenemos en cuenta los objetivos de reducción ya establecidos para el horizonte 2030.

Para lograr esta reducción, el sector de la automoción invierte anualmente en Europa más de 57.000 millones de euros en I+D, posicionándose como el mayor inversor privado en innovación, con un 28% del gasto total de la UE. Únicamente en España durante 2018, se invirtieron más de 3.000 millones de euros en innovación en nuestras fábricas, con el objetivo de que España continúe siendo el segundo polo industrial de Europa en fabricación de vehículos.

Asimismo, si bien hace pocos años apenas contábamos con seis modelos de vehículos eléctricos en el mercado, hoy contamos con más de 70 en comercialización, con una previsión de crecimiento de más de 200 hasta 2025 que satisfarán, sin duda, la demanda en términos de prestaciones, autonomía y asequibilidad. Complementariamente, los fabricantes, en su camino hacia la industria de la movilidad, creen firmemente en el uso racional y eficiente de los vehículos, apostando por soluciones tecnológicas que favorezcan la intermodalidad y los esquemas de economía colaborativa.

Pero en la ecuación de la neutralidad en carbono aparecen otras muchas variables, difíciles de despejar. El continuo envejecimiento del parque automovilístico, la baja aceptación de los consumidores de los vehículos electrificados y la falta de infraestructura de recarga y suministro de combustibles alternativos, unidas a la cada vez



Necesitamos intención seguida de una actuación que sea ordenada, rápida y ambiciosa, pero, sobre todo, justa

más creciente demanda de movilidad, requieren de la contribución decidida de todas las partes.

España necesita un marco regulatorio homogéneo, estable, alineado con Europa y sin prohibicionismos, que defina la nueva movilidad desde una visión global que priorice los sistemas de transporte más sostenibles y, a su vez, garantice el derecho a la movilidad.

Se necesitan ayudas, sí, para que los vehículos más viejos y

contaminantes dejen de circular por las carreteras y las ciudades. El 20% del parque automovilístico, representado por los vehículos de más de 15 y 20 años, es directamente responsable del 80% de las emisiones contaminantes y de CO₂.

Pero no podemos penalizar a los ciudadanos que necesitan y usan

Arancha García, responsable en funciones y directora de Industria y Medio Ambiente de **Anfac**.

Columna

El compromiso del Grupo NEXO

Carlos Ortiz

ES ALGO EVIDENTE que, desafortunadamente para todos, la pandemia que se está produciendo a nivel mundial, aparte de los miles de fallecidos que está provocando en todo el planeta (y que seguramente seguirán produciéndose en las próximas semanas), puede generar una crisis mundial sin precedentes.

La caída de la actividad generada va a suponer unas cuantiosas pérdidas de puestos de trabajo y un cierre de empresas de toda índole dentro de muchos sectores, desde el turístico hasta el industrial.

España, sin duda, será un país altamente perjudicado por el efecto del coronavirus. Más si tenemos en consideración la gran dependencia que tiene España del turismo. Pensemos que representa un 12,8% del PIB español.

Sin dudarlo el sector económico más perjudicado a nivel mundial. El sector turístico español (si no se termina en las próximas semanas la pandemia) puede sufrir una debacle sin precedentes en la historia turística española.

Desde el Grupo Nexo y sus publicaciones turísticas, Nexotur, Nexotel y Conexo, tanto en sus ediciones impresas como digitales, estamos como siempre al servicio del sector turístico, implicándonos absolutamente en la defensa de las empresas turísticas con la lealtad, solidaridad e implicación que requiere este complicado momento.

Desde nuestra ediciones defenderemos, como siempre los legítimos intereses del turismo, contribuyendo en la medida de nuestras posibilidades a paliar la ruptura del sector empresarial y de puestos de trabajo.

Nuestras publicaciones estarán al servicio de todos, y nuestros medios no solo están para informar, sino que también para que el sector turístico pueda informar a sus profesionales de todo aquello que pueda servir para la mejora de esta complicadísima situación.

Tenemos el firme convencimiento que, con el apoyo de todos, iremos superando esta situación crítica para el turismo mundial en general y muy duro en particular para el turismo español.

Es la vocación y el deseo del Grupo NEXO para todos.

Carlos Ortiz es el consejero-delegado del **Grupo NEXO** y director de **NE-XOBUS**.

Apuntes

Voz autorizada



Rafael Barbadillo

"Las empresas de transporte de viajeros por carretera, independientemente de los riesgos e incertidumbres de la situación actual, están firmemente comprometidas a garantizar el derecho fundamental a la movilidad de todos los ciudadanos". No es fácil encontrar una afirmación más rotunda, y a la vez más acertada, que la pronunciada días atrás por el presidente de Confibus, que sin duda resume el compromiso innegable del Sector por la prestación del mejor servicio. Siempre y en cualquier situación, incluso en estas circunstancias.

Defensa a ultranza



Luis A. Pedrero

Anetra y sus empresas afiliadas quieren ser proactivas con el Gobierno de España y con todos los Ministerios, Departamentos y Organismos públicos relacionados con el turismo, para velar por la seguridad tanto de los españoles como de los turistas sanos que pasen una estancia en nuestro país, en un periodo de tiempo en el que las incertidumbres sanitarias están adquiriendo gran protagonismo, y se ofrece a colaborar en la elaboración de los correspondientes protocolos de limpieza. Además, no cesa de solicitar medidas especiales para el transporte ante la crisis.

Expansión de FlixBus



Pablo Pastega

FlixBus ha recibido luz verde por parte de la CNMC para llevar a cabo la adquisición de Eurolines Peninsular. Esta compra se enmarca en la línea estratégica de crecimiento de FlixBus en el sur de Europa, que en primavera de 2019 ya dio un importante paso con la compra de Eurolines Francia al Grupo Transdev, con operaciones en Francia, España, Países Bajos, Bélgica y República Checa, y una red de autobuses con presencia en más de 25 países. A expensas de que el transporte por carretera se liberalice, si es que eso sucede alguna vez, la compañía tiene muy clara su hoja de ruta.

Editorial

Mucho ánimo

QUÉ COMPLICADA ES LA VIDA. Cuando uno menos se lo espera, te obliga a enfrentar una situación no solo crítica, sino completamente diferente de todo lo conocido, por lo que no existe precedente ni experiencia previa en la que apoyarse para tomar las decisiones correctas.

En esta edición, deberíamos estar hablando del Especial Carroceros que, como todos los meses de abril, publicamos para pulsar el devenir de esta actividad, de cómo enfocan la FIAA y de cómo se van a ir adaptando a la evolución del transporte. O hacer balance de un primer trimestre del año que no estaba siendo demasiado favorable. Pero la realidad es otra.

¿Qué podemos decir a estas alturas sobre el coronavirus que no se haya dicho ya? No creemos que darle vueltas a las mismas cosas, ni buscar responsables, ni acusar a los gestores de su quehacer, sea lo necesario en este momento. Ya habrá tiempo de aprender para el futuro de los errores que se hayan podido cometer.

Ahora, lo que necesitamos es arrimar el hombro, tener paciencia, cumplir escrupulosamente con las recomendaciones de las autoridades sanitarias y, en la medida de lo posible, colaborar para que esta pandemia mundial termine lo antes posible.

Pero no debemos obviar que, ante situaciones límite, se mide el calibre de las personas, de los sectores y de la sociedad en su conjunto. Y aquí tenemos que romper una lanza y aplaudir bien fuerte al Transporte por Carretera. Tanto los operadores como los conductores de los vehículos han demostrado una calidad humana y una solidaridad fuera de toda duda. Han seguido realizando su labor día a día en unas condiciones que a nadie le gustaría compartir, han mantenido en funcionamiento el país conectando a las personas con sus centros de trabajo, trasladando a los sanitarios a sus lugares de descanso (en muchas ocasiones, hoteles porque no quería llevar al dichoso bicho a conocer a sus familiares), poniendo por delante la movilidad de las personas de sus intereses particulares, y todo ello, de forma muchas veces desinteresada y,

siempre, con la mejor de las sonrisas. Lo mismo podemos decir de los talleres a nivel nacional, que han adecuado su actividad para atender a todos aquellos vehículos que así lo requieran, porque no pueden estar parados.

Una buena muestra de que algo se ha hecho bien es que, por primera vez en mucho tiempo, los telediarios e informativos han dedicado extensas piezas y reportajes a los transportistas, para agradecerles esa innegable labor que han desplegado durante el estado de alarma, y que por desgracia, tendrán que seguir llevando a cabo las condiciones en las que están trabajando no son las óptimas. Es posible que no exista un escenario adecuado cuando la crisis es de tal dimensión. Y eso que las Administraciones han puesto de su parte para colaborar en lo posible, casi desde el primer momento, entendiendo que el Transporte es mucho más que esencial en estos momentos. Y también es de justicia reconocer el esfuerzo de todos aquellos establecimientos de hostelería que han acogido a los profesionales del volante para que pudieran descansar, asearse y alimentarse de manera digna en su afán por conectar personas y mantener el suministro de alimentos a los puntos de venta. En gran cantidad de casos, de forma desinteresada y altruista. Por eso decimos que, ante la adversidad, se aprecia mejor el fondo de este colectivo en al que tenemos el orgullo, en nuestra humilde medida, de pertenecer: el Transporte por Carretera.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

Es un orgullo formar humildemente parte del Sector del Transporte

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 | 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

Apoyo a las pymes

TODAVÍA VAMOS A tener que esperar un poco más de tiempo para conocer si las decisiones tomadas por el Gobierno para tratar de paliar los efectos de la pandemia sobre los autónomos y las pymes, más que numerosas en el transporte de viajeros por carretera, cumplen con su cometido. Es probable que a muchos le parezcan insuficientes, que sean complejas de entender o que la burocracia tenga opciones de ser más sencilla. Pero también es de alabar que las empresas de menores dimensiones han estado en la parte más alta de las preocupaciones de la Administración desde el primer momento. La crisis es dura, muy grande y de duración incierta, pero a buen seguro que la profesionalidad mostrada en tantas ocasiones por el Sector, será la base para la tan ansiada recuperación.

Personaje del Mes



LA RESPONSABILIDAD DE LAS ADMINISTRACIONES en circunstancias como la que atravesamos en la actualidad es inmensa. Y la presión por tomar las mejores decisiones en un corto periodo de tiempo es enorme. Pero, además, hay que saber explicar a la sociedad qué se está haciendo y cuáles son las razones. Y la secretaria general de Transportes del Ministerio cumple a diario con este cometido de una manera más que notable.

María José Rallo

La portavoz del Ministerio de Transportes ha cumplido sobradamente con la compleja misión a la que se enfrentaba



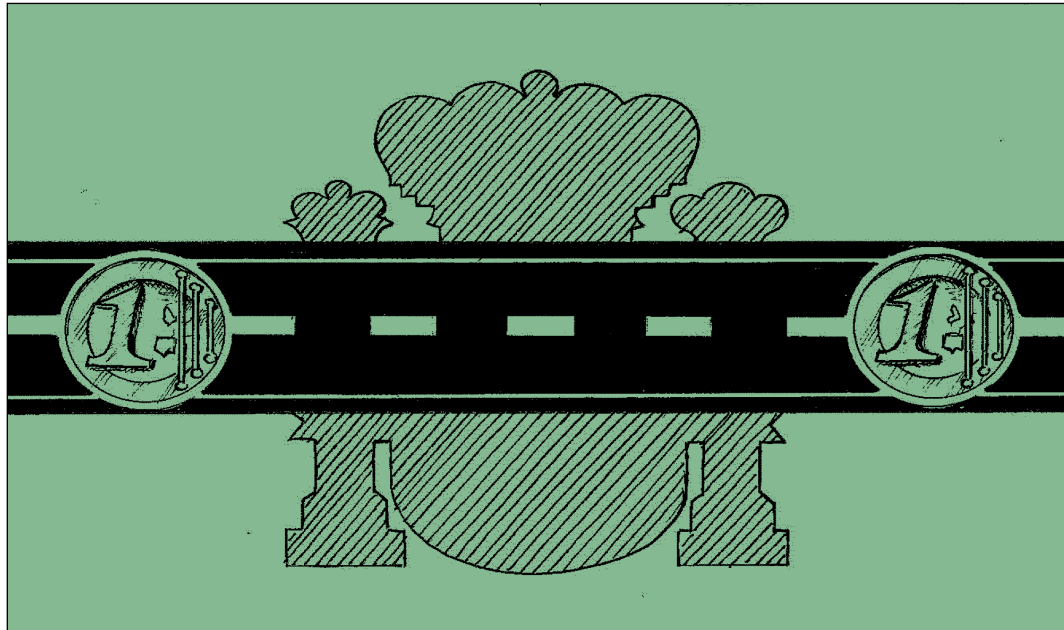
Marcha atrás

Por la vía penal

LA FISCALÍA ESPECIALIZADA de Seguridad Vial ha remitido el Oficio a todos los cuerpos de vigilancia e inspección de tráfico y transporte, tanto estatales como autonómicos, sobre el tratamiento a seguir a partir de ahora en relación a la manipulación "fraudulenta" del tacógrafo, como consecuencia de la doctrina dictada recientemente por el Tribunal Supremo al considerar que determinadas actuaciones relativas a la manipulación del tacógrafo deben ser tramitadas por vía penal, y no por vía simplemente de sanción económica de carácter administrativo como hasta ahora. Es una lástima que hayamos tenido que llegar a esta situación, dado que las infracciones relacionadas con el incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, siguen siendo las más comunes. Ahora, arriesgarse tendrá más consecuencias.

X De Frente**¿Cambiar la movilidad en la 'España vaciada'?**

LA COMISIÓN NACIONAL de los Mercados y la Competencia (CNMC) ya conoce los primeros resultados de la consulta pública que comenzó a finales del pasado año sobre los hábitos de movilidad en la 'España vaciada'. El autobús aparece como el modo de transporte más utilizado, con amplia diferencia, pero los ciudadanos consideran que existe un amplio margen de mejora en el servicio. La CNMC ha recibido 234 respuestas en la consulta pública que realizó entre el 16 de diciembre de 2019 y el 7 de febrero de 2020. La mayoría de ellas proviene de los consumidores. Exactamente 163 (un 68% del total). Las respuestas de operadores de autobuses interurbanos (39, un 17%) y expertos independientes y académicos (20, un 8,5%) también han sido numerosas. Y, como era de esperar, las conclusiones no son demasiado similares en función del grupo del que proceden.

**Análisis****Mejorable, imprescindible**

El año pasado se realizaron más de 730 millones de trayectos en autobuses interurbanos. Le encuesta promovida por la CNMC destaca el elevado interés en los trayectos de Castilla y León y de Galicia, por encima de otras Comunidades más pobladas, como Cataluña, lo que revela la importancia del autobús como medio de transporte en los territorios con menor densidad de población. De acuerdo con las respuestas obtenidas, los agentes tienen una valoración media del servicio. En concreto, en lo que se refiere a la organización actual de las rutas (casi 3 puntos sobre 5) y en las conexiones con otros medios de transporte (2,70). Los operadores de autobús interurbano se muestran satisfechos y hasta ponen en duda que una mayor competencia mejore el servicio. Sin embargo, los ciudadanos opinan que existe un amplio margen de mejora: consideran que se trata de un medio de transporte poco atractivo y opinan que una mayor competencia mejoraría el servicio. Los otros operadores de transporte (no interurbano) valoran negativamente la organización de las rutas. También hay quien considera que el autobús es menos competitivo que otros medios de transporte (2,66 puntos sobre 5). Otro punto de conflicto es el de la financiación. Pero casi siempre volvemos a la misma cuestión: ¿cómo se atendería la movilidad de las personas en caso de que el autobús no llegara a todas las poblaciones?

En contra**‘Competencia regulada’**

CONFEBUS considera que el Sector español del autobús interurbano no presenta problemas específicos de competencia. La organización del mercado español de servicios



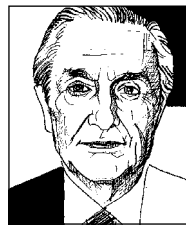
regulares interurbanos se basa en la competencia regulada, a través de un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones. Barbadillo señala que "se trata de un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea

que permite disponer de un sistema de movilidad de gran capilaridad con más de 1.500 líneas y unos precios muy económicos que aseguran la movilidad de toda la población y contribuyen a la cohesión y vertebración territorial". Las empresas de autobuses creen, sin embargo, que es necesario que los mapas concesionales de todas las Administraciones se coordinen.

Rafael Barbadillo es el presidente de Confibus.

A favor**‘¿Quién paga el servicio?’**

EN EL SISTEMA actual, las concesiones están organizadas como un paquete en el que se agrupan las rutas rentables y las que no los son. De esta manera, el coste



de prestación del servicio en las rutas deficitarias recae sobre los usuarios de las líneas rentables. ¿No debería financiarse con subvenciones? Los agentes que participaron en la encuesta se mostraron generalmente en favor de la financiación pública de

las rutas deficitarias, repartiendo el coste entre los contribuyentes. Los consumidores y usuarios, y los expertos independientes y académicos son quienes están más de acuerdo. Sin embargo, los operadores de autobuses interurbanos fueron favorables a mantener la situación actual, mientras que el resto de agentes se mostró indiferente entre ambas opciones.

José María Marín Quemada es el presidente de CNMC.

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

Confibus ha elaborado un resumen de las múltiples normas emitidas por el Gobierno en los últimos días

La cambiante normativa del Sector en tiempos de crisis

Debido a la rapidez en la evolución de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el Covid-19, a escala nacional e internacional, es mucha la normativa relacionada con el Transporte que vamos conociendo casi a diario. Por ello, Confibus realizaba, a finales de mes, un compendio de las más importantes, destacando que el Gobierno publicó en el BOE la Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, con instrucciones en materia de transporte por carretera.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 4 y 14 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19:

En el artículo 1, se declara la **validez de las tarjetas de cualificación del conductor acreditativas del CAP** cuya fecha de expiración se haya producido a partir del día 1 de marzo, hasta 120 días después de la finalización de la declaración del estado de alarma o prórrogas del mismo. Este plazo podrá ser ampliado por la DGTT por 30 días más en su caso.

Por otro lado, el artículo 3, se establecen las **condiciones de uti-**

lización de determinados medios de transporte terrestre de viajeros:

En los transportes públicos y privados complementarios de viajeros en autobús, salvo que el conductor esté protegido por una mampara, los viajeros deberán acceder al vehículo por la puerta trasera. Esta disposición podrá exceptuarse en los transportes públicos en caso de que el billete se vaya a adquirir en su interior.

En los medios de transporte que así lo permitan, las puertas serán activadas por el conductor o maquinista, evitando de este modo que tengan que ser accionadas por el viajero.

En los transportes públicos y privados complementarios de viajeros en autobús, las empresas adoptarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los viajeros, de tal manera que no podrán ser ocupados más de un tercio de los asientos disponibles para la ocupación máxima del vehículo. En todo caso, se mantendrá siempre vacía la fila posterior a la butaca ocupada por el conductor.

En el BOE de 21 de marzo se ha publicado la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo,

por la que se regula la **adquisición y distribución de mascarillas** por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

De este modo, el Mitma procederá a adquirir de forma centralizada un máximo de ocho millones de mascarillas protección FFP2 con objeto de su posterior distribución en el ámbito del Sector del transporte, con motivo de la situación de emergencia de salud pública provocada por el Covid-19.

4.000.000 de las mascarillas serán para el personal del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para los trabajadores que prestan servicios en el ámbito del transporte terrestre de viajeros y de mercancías no pertenecientes a entidades del sector público en el ámbito del transporte de competencia estatal ni entidades públicas empresariales, entes públicos ni sociedades mercantiles estatales.

En el caso de los trabajadores que prestan servicios en el ámbito del transporte terrestre de viajeros y de mercancías no pertenecientes a entidades ni entes públicos, el importe correspondiente a las mascarillas entregadas a los destinatarios se financiará por parte del MITMA con cargo al crédito pre-



supuestario que se habilite expresamente a tal fin.

En cuanto al Real Decreto-ley 8/2020, por el que se aprueban **medidas laborales extraordinarias** para hacer frente al impacto económico y social del Covid-19, destacar que en el artículo 33 se establece la suspensión de plazos en el ámbito tributario y en los artículos 29, 30 y 31, así como en las Disposiciones Adicionales Primera, Segunda y Octava, se articulan medidas para garantizar la liquidez para sostener la actividad económica ante esta extraordinaria situación.

En el Capítulo II (art. 22 a 28) se establecen medidas de **flexibilización de los mecanismos de ajuste**

temporal de actividad para evitar despidos, que estarán vigentes mientras se mantenga la situación extraordinaria derivada del Covid-19. Se contemplan también una serie de medidas de apoyo a los trabajadores, familias y colectivos vulnerables, de las cuales destacan las previstas en los artículos 5, 6, 17 y en la Disposición Adicional Sexta.

Por último, el Gobierno dispondrá la inmediata puesta en marcha a través de la entidad pública empresarial RED.ES, del **Programa Acelera PYME** con el objeto de articular un conjunto de iniciativas en colaboración con el sector privado de apoyo a las pymes.



'Las medidas laborales no ayudarán a salir de la crisis'

Como miembro de CEOE y Cepyme, Confibus se suma al comunicado emitido el pasado 27 de marzo por ambas organizaciones, y considera que las nuevas medidas en el ámbito laboral aprobadas ese mismo día en el Consejo de Ministros, consistentes en prohibir de manera unilateral acometer despidos temporalmente por la situación extraordinaria en la que ha derivado la crisis del coronavirus.

"A juicio de Confibus, esta medida atenta con la libertad de empresa recogida en nuestra Constitución, y provocará una multiplicación del desempleo en nuestro Sector, ya que llevará a la desaparición de miles de empresas de transporte de viajeros por carretera que no podrán aguantar la situación de crisis actual y terminarán en la quiebra técnica. Todo ello, frente a la opción de que las empresas de transporte puedan adaptarse a la tremenda crisis actual y salvar empleos, pre-

servando así el tejido productivo para cuando el estado de alarma finalice.

Al mismo tiempo, esta situación de desaparición de numerosas empresas de transporte en autobús va a generar una situación de falta de recursos para garantizar la movilidad de las personas una vez finalice el confinamiento, tan necesaria para la reactivación económica y, por tanto, la generación de recursos al Estado. No olvidemos que el transporte de viajeros por carretera genera más de 1.000 millones de euros de ingresos fiscales para las arcas públicas. En opinión de Confibus, el intervencionismo en el mercado de trabajo es una garantía de freno en las contrataciones y un motor de generación de desempleo, especialmente en los colectivos más desfavorecidos, que son los que estamos especialmente obligados a ayudar como sociedad de progreso", concluye el comunicado de la Confederación.

La Comisión Europea refuerza su intención de mantener la unidad

Hace unos días, tuvo lugar una reunión de alto nivel de los ministros de Transportes de la Unión Europea, por videoconferencia, organizada por la Presidencia croata del Consejo. Fue a través del ministro del Mar, Transporte e Infraestructura, Oleg Butkovic, para trabajar en una respuesta coordinada y efectiva de los responsables políticos del transporte, ante los retos del coronavirus.

La Comisión indicó una lista clara de acciones destinadas a proteger el funcionamiento adecuado del mercado único. Esto incluye la libre circulación de trabajadores del transporte, 'corredores verdes', flexibilidad para las normas sobre tiempos de conducción y descanso, así como la notificación previa de medidas a la Comisión. El apoyo expresado por los jefes de estado a las Directrices sobre fronteras facilitará las medidas que garanticen que el flujo de mercancías continuará en la UE.

Los ministros también discutieron sobre cómo aliviar el impacto negativo en los sectores de transporte y turismo. Acordaron que las respuestas al Covid-19 no deberían agravar la angustia económica y social cortando los enlaces de transporte que tanto se necesitan. Es imperativo que se mantenga la economía en marcha, y para esto el Sector del Transporte es clave. Del mismo modo, los



ministros de transporte de la UE, junto con la Comisión Europea, acordaron trabajar en estrecha colaboración para minimizar las interrupciones del tráfico, ya que el Sector del Transporte se está viendo gravemente afectado por una amplia gama de medidas nacionales para contener la pandemia.

Así, la presidencia se ha comprometido a seguir manteniendo con carácter regular este tipo de reuniones y a flexibilizar los requisitos pertinentes en materia de transporte, exhortando a los Estados miembros a hacer lo mismo para reducir la presión sobre un sector en crisis.

Pero la Comisión también hizo hincapié en que cualquier Estado miembro que imponga restricciones al transporte de mercancías, trabajadores del transporte y pasajeros debe hacerlo solo por razones de salud pública. Cualquier

restricción también debe tener en cuenta las especificidades del modo de transporte en cuestión.

Solidaridad

Finalmente, se reconoció que la situación actual exige una solidaridad continua y una fuerte cooperación entre los Estados miembros, y que todas las acciones a nivel nacional deberían inspirarse en estos principios. Tras escuchar a todos los ministros, la comisaria europea de Transporte, Adina Vălean, declaró: "Es hora de tomar medidas concretas y coordinarse estrechamente entre los Estados miembros. He pedido que se establezcan 'corredores verdes' esenciales para preservar la libre circulación de bienes y personas que necesitan cruzar las fronteras y he subrayado la importancia de proteger a los trabajadores del transporte".

“Entrevista



Juan Manuel Sierra es, desde hace apenas unos meses, el director ejecutivo de Anetra. Tiene por delante el reto de profesionalizar la entidad, para lo que pondrá en práctica la amplia experiencia asociativa que atesora.

ANETRA ES LA organización empresarial de ámbito nacional que representa a empresas de transporte de viajeros por carretera, tanto de servicios públicos discrecionales como regulares de uso especial, teniendo actualmente representación en todas las Comunidades Autónomas, lo que nos hace disponer de un 32% de representatividad dentro del Comité Nacional de Transporte por Carretera, departamento de viajeros, en su sección segunda. O lo que es lo mismo, unas 900 empresas titulares de unos 5.000 vehículos", apunta Sierra.

¿Cuál es el resultado de la actividad en el segmento de autocares en nuestro país?

● Ser servidores públicos ante la necesidad de movimiento que necesita la sociedad. Es así de sencillo. Nuestras empresas afiliadas forman parte de tres sectores sobre los cuales los empresarios invierten previamente en recursos materiales y humanos para estar preparados para el transporte efectivo con seguridad, calidad y confort. Hablamos del transporte escolar, del transporte turístico, y del transporte que ofrecen empresas a sus trabajadores para acudir a sus puestos de trabajo y regresar a sus hogares, en expansión de la RSC empresarial.

La máxima actualidad es el coronavirus. ¿Cómo está afectando a la actividad del transporte de viajeros por carretera?

● Primero fue la cancelación total de rutas, circuitos y desplazamientos turísticos; después vino la cancelación también total del transporte escolar en sus versiones rutas diarias y excursiones; solo quedaba a nuestras empresas afiliadas las rutas de empresa, que se han reducido en un 85-90%. En la actualidad, se siguen prestando servicios solo en aquellas provincias donde hay actividad agraria o industrial, más lo residual que significa realizar el transporte de expatriados desde España a sus países de origen, o viceversa. Las flotas se encuentran totalmente paradas.

¿Han realizado un cálculo de la incidencia económica?

● Personalmente no me gusta ni se puede acercar a la realidad dar unas cifras a voleo. Estamos llegando a final del primer mes desde que entró el Covid-19 a nuestros hogares, a nuestras empresas, a nuestras vidas, y se desconoce su montante económico. Eso sí, siendo totalmente exactos con la parada casi total de actividad que

se ha comentado, que deriva a que no entre liquidez a nuestras empresas afiliadas, todas ellas pymes y autónomos, unido a los pagos de final de mes a los que generalmente están obligados, los resultados son desoladores. Quien no pueda asumir la situación, finalizará aquí su ilusión empresarial como servidores públicos. Y los que tengan un cierto colchón financiero, aguantarán a que se reanude, eso si pronto, la rutina de la cual son responsables.

¿Qué recomendaciones está haciendo Anetra a sus asociados?

● Estamos llevando una línea muy férrea, constante y cercana, de información y asesoramiento diario a nuestras afiliadas. Ya habrá tiempo de recuperar el contacto directo con todas ellas en nuestros eventos próximos, que serán muchos, destacando la Asamblea anual, una presencia activa en la FIAA de octubre y un potente II Congreso Nacional de Transporte. En términos de transporte, al estar en permanente contacto tanto con el Mitma como con los países europeos que tienen representación en la IRU, y que nos informan de sus medidas nacionales, trasladamos dichas medidas para realizar esos recorridos nacionales y comunitarios que son posibles

Somos servidores de movilidad ante la necesidad de la sociedad

Es así de sencillo. Ahora mismo, todo se aplaza y es posible que nos encontremos con un nuevo escenario cuanto todo esto pase, pero las empresas de transporte de Anetra estarán preparadas.

en estos momentos. En términos económico-financieros y laborales, les recomendamos cómo acceder a las ayudas y al resto de medidas, que si bien por el momento son insuficientes, suman, y por ello deben aprovecharlas participando a través de expedientes de solicitud.

¿Cuándo estima que se puede recuperar la normalidad?

'Mantenemos el contacto con nuestros afiliados para trasladarles toda la información práctica que recabamos en España y en la IRU'

● Pregunta totalmente incierta. Estamos en una segunda fase del Estado de Alarma, y por ello a las primeras medidas económico-financieras, han de venir otras, pero eso sí, importante, deben ser tremendamente ágiles y automáticas

en su traslación sobre las débiles estructuras empresariales, ya que los procesos de entrada en vigor, de arranque de procesos y de concesión de las ayudas, no solucionan la actual situación de angustia que viven nuestros empresarios, sus profesionales y sus familias. Es fundamental adecuar las empresas en su volumen y en sus estructuras financieras no a lo que has sido, sino a lo que son hoy, y a lo que poco a poco irán remontando.

Otro frente abierto es el de la liberalización europea. ¿En qué punto nos encontramos?

● Es increíble que, tras varios años de larga travesía en el desierto, intentando llegar a acuerdos comunitarios entre Estados miembro de la UE, tras unas últimas elecciones, y logrado el Paquete de Movilidad (aunque los países del Este no lo aceptasen), la pandemia del Covid-19 ha apartado toda necesidad de alcanzarlo y regularlo. Ahora lo que las organizaciones empresariales nacionales y de ámbito comunitario demandamos es una clara unificación de medidas excepcionales ante una situación excepcional como la que nos toca vivir. Claro que cada país ha de regular medidas ante su idiosincrasia particular actual, pero las decisiones conjuntas deben preceder a las domésticas.

Mientras tanto, los nuevos pliegos concesionales para el regular siguen su camino.

● En el marco de la IRU, presentas nuestro modelo al resto de homólogos y no llegan a entender que nuestro país no cuente con un sistema liberalizado. Pero dadas las circunstancias, ya habrá tiempo de seguir trabajando por el cambio.

¿Qué actividades tienen previstas este 2020?

● Todo se aplaza, pero no se anula. Como ejemplo, la reunión anual de nuestra Asamblea General, fijada para el 26 de marzo, que habrá que enmarcarla en el calendario del segundo semestre. O la FIAA de octubre, en la que habrá novedades proactivas. También tenemos prevista una jornada monográfica, la cual la organizaremos igualmente. Y ya después del verano ir trabajando cada detalle, que son muchos y muy laboriosos, que forman el conjunto de herramientas que hagan posible llevarse a cabo nuestro II Congreso Nacional de Transporte.

¿Qué significa la FIAA para Anetra?

● Formar parte de su Comité Organizador significa una gran responsabilidad dentro del conjunto, para aportar opiniones e ideas que vayan haciendo crecer este evento de Sector. Además, ya hemos trasladado a Ifema nuestro interés en que trabajemos proactivamente desde nuestra parcela como embajadores de la feria entre nuestras empresas afiliadas, y fuera de ella entre nuestras asociaciones homólogas europeas e iberoamericanas. Tenemos muchísima ilusión y grandes expectativas.

Por último, ¿cómo ve el transporte de viajeros dentro de cinco años en nuestro país? Y, en dicho escenario, ¿dónde se situará Anetra en dicho periodo?

● Hoy más si cabe tenemos que ir trabajando día a día. Estamos para trabajar con rigor, para ser proactivos y transversales, para defender nuestras empresas de transporte nacionales cada vez más profesionalizadas, y para que la sociedad siga contando con un servicio público de calidad, seguro, fiable, y fácilmente contratable como ha sido siempre y es el discrecional de viajeros. Desde Anetra no dejamos de agradecer compromisos y empeños de trabajo por empresarios y profesionales que aportaron su tiempo y su visión, ya que hasta aquí llegamos gracias a su dedicación. Hoy estamos ante un orden nuevo en el que nos debemos volcar exclusivamente. Queda mucho por hacer.

Conductor

Mirada al futuro

PROFESIONALIZAR ANETRA consiste, entre otras líneas de actuación, en participar conjuntamente en los objetivos como Sector en su conjunto con otras organizaciones empresariales. Eso lo tenemos claro y apostamos en nuestro quehacer diario por acometer los contactos asociativos. A nivel internacional, en Europa nuestra presencia en la IRU desde finales del año pasado fue valorada como una gran oportunidad, se arrancó fuerte y la presencia proactiva no va a frenarse, ni siquiera por estar inmersos en esta situación. Aparecemos en el organigrama de la IRU como miembros de pleno derecho, y sus directivos estarán presentes en nuestros actos. Otra línea de actuación es Iberoamérica, con quien estrecharemos lazos y lanzaremos novedades que redunden en la valoración de la sociedad y en una mayor participación de nuestras empresas. A nivel nacional, si ponemos en mente un vehículo, detrás de él hay numerosas organizaciones empresariales sobre las cuales sus empresas afiliadas tienen un valor dentro del sector en su conjunto. Debemos estar junto a ellas. Lo mismo que el resto de asociaciones de transporte, sobre las que nos unen muchísimas cosas más de lo que nos diferencia de ellas.



Juan Manuel Sierra (izq.), junto al presidente Luis A. Pedrero.

Aetram exige acciones que aseguren la continuidad de las empresas

La patronal del transporte discrecional de viajeros de Madrid reclama decisiones urgentes ante la situación en la que se encuentra el Sector.

Aetram, como Asociación mayoritaria del Sector Discrecional en la Comunidad de Madrid y ante la grave situación de paralización en la totalidad de sus servicios en que se encuentran las empresas del Sector con motivo del Estado de Alarma por la crisis de Covid-19, ha solicitado a las diferentes Administraciones de ámbito estatal, autonómico y local la adopción de medidas extraordinarias y concretas, que ayuden a las empresas a su subsistencia sin verse abocadas a la desaparición. En este sentido, la patronal Aetram ha remitido urgentes escritos a los siguientes organismos:

— Dirección General de Trabajo de la Comunidad de Madrid, solicitando una consideración especial en la tramitación urgente de los ERTes y Eres para las empresas del Sector Discrecional por considerar nuestra actividad de carácter estratégico en la economía de la región.

— Dirección General de Infraestructuras y Servicios de la Consejería de Educación de la Comunidad



de Madrid, solicitando que el pago del 50% de las rutas escolares se haga extensivo, no solo a las rutas cuyo contrato recoge dicha cláusula, sino a todas las rutas de transporte escolar de la Comunidad de Madrid.

— Agencia Madrileña de Atención Social de la Comunidad de Madrid, de la que dependen los Centros de Día en Residencias de Mayores, Centros Ocupacionales de Personas con discapacidad intelectual, solicitando procedan al abono de los servicios efectuados en el primer trimestre del año y requiriendo a su vez el pago del 5% de rutas suspendidas por razones de fuerza mayor.

— Dirección General de Transporte de la Comunidad de Madrid, solicitando suministros de todos los

elementos necesarios de índole sanitario como mascarillas, guantes, etc, no para los conductores en activo, sino para el conjunto del personal de movimiento a fin de prevenir posibles movilizaciones.

Sin intereses

Como miembros del Comité Madrileño de Transporte por Carretera de la Comunidad de Madrid, se ha instado a dicho organismo a que dirija los escritos que correspondan de manera coordinada entre los departamentos de mercancías y viajeros, a fin de solicitar la demora en cualesquiera pagos previstos sin intereses, líneas de crédito con periodos de carencia y otros medios de ayuda a la financiación.

Fecav pide ayudas para el Sector por el coronavirus

La Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajero (Fecav) celebró el pasado 10 de marzo su Asamblea General anual. En el acto participaron representantes de más de 60 empresas operadoras de autocares y autobuses asociadas a la Federación. En representación de la Generalitat de Cataluña, estuvo presente el secretario de Infraestructuras y Movilidad, Isidre Gavín, el director general de Transportes y Movilidad, David Saldoni, entre otros miembros del Departamento.

Del mismo modo, diversas entidades del Sector del Transporte de viajeros por carretera también asistieron al acto. Así, estuvieron presentes representantes de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus), la Federación Empresarial de Autotransporte de Tarragona (Feat) y la Asociación Transports Girona (Asetrans).

En la clausura del acto, el presidente de Fecav, José María Chavarria, pidió a los responsables de la Administración un plan de choque para hacer frente a la crisis del coronavirus. Concretamente pidió que se aclare cómo hacer frente a los gastos fijos de las empresas, ya



que "no es posible pagar si no hay ingresos".

En este sentido, el presidente de Fecav propuso algunas medidas para hacer frente a la situación. Entre ellas indicó una exención temporal del pago del IVA y la Seguridad Social de los trabajadores. Asimismo, pidió que se ofrezcan avales para aplazar las obligaciones de pago con las entidades financieras. En cuanto al transporte escolar, en caso de que se produjera el cierre de los centros educativos de Cataluña, apuntó que "se deberían pagar los costes fijos del servicio, pues no dejarán de existir". Por todo ello, recordó que "el 88% de las empresas miembros de Fecav son pequeñas o medianas y dependen totalmente de los servicios discrecionales".

Y EL GANADOR ES...

El MAN Lion's Coach es «Coach of the Year 2020»



COACH
OF THE YEAR
2020

Periodistas internacionales especializados de 22 países han galardonado al MAN Lion's Coach como «Coach of the Year 2020». La eficiencia, la rentabilidad y la fiabilidad junto con un diseño distintivo han convencido al jurado. www.bus.man



'Hay que seguir las recomendaciones del Ministerio de Sanidad. Mantener las distancias es la principal medida'

'Sin trabajo, las empresas del Sector siguen con sus costes fijos'

Rafael Barbadillo, presidente de Confibus, ha dedicado parte de su tiempo en esta difícil situación al periódico NEXOBÚS.

■ ¿Cómo está afectando la situación provocada por el coronavirus al Sector del transporte de Viajeros?

● Esta situación está afectando mucho al Sector. Es tremendo. Por tipo de servicios, discrecional, turístico y escolar están todos parados al 100%, mientras que en el servicio regular de autobuses para el transporte de viajeros se ha producido una caída de entre el 90 y el 95%, con muchos vehículos casi vacíos. La cuestión es que los costes fijos de las empresas (seguros, *leasing*...) siguen corriendo, con gran cantidad de empresas del Sector con ERTes, pues no hay trabajo. Hay que poner orden.

■ ¿Qué disposiciones económicas van a ser necesarias para que el Sector no se vea afectado por esta crisis sanitaria?

● Hay varias medidas para ayudar al Sector, tales como: eliminación de la morosidad de las Administraciones Públicas

con el Sector; pago de los contratos de transporte escolar de los centros de educación públicos suspendidos por el cese de la actividad educativa; aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social para empresas y autónomos de hasta seis meses sin intereses; ampliación de la exoneración del 100% de las cotizaciones de la Seguridad Social de los expedientes de regulación de empleo temporal (ERTE) a las empresas de más de 50 trabajadores; moratoria fiscal de IVA y Sociedades; aplazamiento de las cuotas de *leasings* y préstamos derivados de la renovación de flotas durante al menos seis meses; establecimiento de una línea de financiación que dote de liquidez a las empresas; habilitar una partida económica para ayudar a los operadores de transporte de viajeros por carretera que están efectuando los servicios a riesgo y ventura; y adecuación de las primas de seguro a la reducción del riesgo, consecuencia del cese de actividad de transporte.

■ ¿Qué les diría a los conductores profesionales que siguen yendo

a trabajar para mantener el servicio básico de la movilidad de la población?

● Hay que seguir las recomendaciones del Ministerio de Sanidad. Mantener las distancias es la principal medida. Utilizar geles hidroalcohólicos y equipos de protección individual es muy recomendable. Además, hay que controlar que la ocupación del autobús sea de solo un tercio de las plazas.

■ ¿Hay medidas suficientes de desinfección para los autobuses entre sus distintos usos?

● Hay tiempo de sobra entre un servicio y otro para llevar a cabo medidas de desinfección y todas las empresas tienen los medios suficientes y disponibles.

■ ¿Cómo afecta el cierre de las áreas de servicio a los viajes de larga distancia? ¿Cree que debería haber algún área de servicio abierta cada número determinado de kilómetros?

● Al haber pocos viajes las empresas se organizan, aunque es cierto que hubiera venido bien que se planificase para que algún área de servicio hubiese quedado



abierta cada determinado número de kilómetros.

■ ¿Qué opina del cierre de fronteras terrestres a las personas que no sean nacionales, residentes o por causa de fuerza mayor?

● Es algo que depende del Ministerio de Sanidad, quien marca las reglas. Se trata de parar la expansión del Covid-19.

■ Si en un autocar viaja una

persona que no cumple los requisitos para entrar en España pero el resto de pasajeros sí, ¿qué sucede?

● En el caso de que en un autocar viaje una persona que no cumple los requisitos para entrar en España pero el resto de pasajeros sí, la persona es obligada a descender del vehículo por la policía fronteriza, mientras que el autocar con el resto de viajeros continúa su marcha con total normalidad.



Las compañías de buses se ponen al servicio de la Movilidad

Confibus, la Confederación Española de Transporte en Autobús, ha realizado una serie de comunicados sobre el actual escenario de España, con la situación de Estado de Alarma, debido a la expansión del Covid-19.

"En primer lugar, queremos agradecer el gran esfuerzo, entrega y trabajo que están realizando todos los profesionales sanitarios, así como las autoridades, especialmente las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, junto con las Fuerzas Armadas. Pero, además, a través de este comunicado queremos reconocer la importante y gran labor que están llevando a cabo todos los profesionales del Transporte, tanto de mercancías como de viajeros, los cuales están realizando un gran esfuerzo para que los

servicios básicos de movilidad y suministro de productos de primera necesidad funcionen con la mayor normalidad posible.

Lealtad a Administraciones

Las empresas de transporte en autobús han sido siempre, y con más motivo lo son ahora, leales colaboradores de las Administraciones. Nuestras empresas, independientemente de los riesgos e incertidumbres de la situación actual, están firmemente comprometidas a garantizar el derecho fundamental a la movilidad de todos los ciudadanos y a hacer lo máximo posible para preservar la seguridad de sus trabajadores. Es el momento de estar unidos y ser solidarios para salir adelante cuanto antes de esta emergencia sanitaria", concluye la Confederación.

El transporte de viajeros en autobús se encuentra 'en una encrucijada'

Rafael Barbadillo, presidente de Confibus, la Confederación Española de Transporte en Autobús, ha emitido un comunicado sobre el actual escenario de España, con la situación de Estado de Alarma ampliada hasta el 11 de abril, debido a la expansión del Covid-19. "El transporte de viajeros por carretera es uno de los sectores más afectados por la actual situación provocada por el Covid-19. Sus efectos comenzaron a sentirse ya en el mes de febrero con la caída de la demanda en los circuitos turísticos para personas procedentes de Asia, que ya estaban afectadas por las medidas de confinamiento, y la cancelación de congresos como el Mobile World Congress. Le siguieron la cancelación de viajes de fin de curso a Italia, excursiones y viajes en general, el cierre de la actividad docente, la suspensión de los viajes del Inmerso... Hasta que finalmente se decretó el estado de alarma, lo que se ha traducido en una caída de la demanda de los servicios de transporte de viajeros cifrada entre un 90% y 100%".

Para poder seguir adelante, prestando el servicio de movilidad que la sociedad requiere en estos momentos, desde la Confederación "solicitamos la adopción de las medidas propuestas, a la mayor brevedad, para que una vez superada la crisis, la movilidad y



el empleo queden garantizados. El transporte de viajeros en autobús no ha parado del todo porque somos un servicio público que tiene que garantizar la movilidad de aquellas personas que necesitan desplazarse durante el estado de alarma".

En esta misma línea, Barbadillo ha querido resaltar "el hecho de que la especialísima situación por la que está atravesando el país, y el carácter absolutamente extraordinario y sobrevenido de la situación, nos lleva a solicitar medidas excepcionales y de aplicación inmediata, orientadas a salvaguardar la viabilidad eco-

nómica y la sostenibilidad del tejido empresarial y del empleo, con independencia del tamaño de empresa. Medidas que llevamos reclamando al Gobierno, pero con escaso éxito hasta ahora. Hoy hay de nuevo reunión del Consejo de Ministros y esperemos que se tomen medidas extraordinarias que permitan la supervivencia de las empresas y no sea una oportunidad perdida más", afirmaba en el transcurso de la última semana del mes de marzo.

Inyección de liquidez

"Nuestra actividad es muy intensiva en recursos humanos y capital. Precisa de medidas que inyecten liquidez, ante la fortísima caída de demanda e ingresos que se está produciendo. De lo contrario, la drástica reducción de los flujos de caja, por el lado de los ingresos, motivará una situación inasumible para las empresas, poniendo en riesgo su viabilidad y la continuidad de los negocios, y por ende de la generación de empleo y la movilidad. Solamente tres partidas (personal, combustible y financiación de la renovación de flota) representan más del 85% de los costes, y las tres precisan de tesorería suficiente para hacerlas frente, mantener vivas las empresas y cumplir así con las obligaciones de servicio público", concluye el presidente de la patronal.

Nuevo acuerdo de cooperación entre Irizar y Scania Deutschland

El fabricante vasco Irizar ha firmado un acuerdo de colaboración con Scania Deutschland, para ofrecer al mercado alemán su gama de autocares Irizar-Scania.

Con dicha colaboración, Irizar pretende conseguir un posicionamiento más fuerte en los sectores de autobuses interurbanos y autocares, poniendo a su disposición una amplia gama de productos para el segmento premium, en los que se encuentran el Irizar i8, el Irizar i6S, el i6 y el suburbano Irizar i4.

La comercialización de los autocares Irizar en Alemania se realizará de forma exclusiva a través de la red de distribución de Scania en Alemania, que ya cuenta con una extensa cartera de servicios, 17 centros técnicos especializados y una red de más de 150 talleres propios, así como un centro de autobuses usados recientemente creado. La disponibilidad de piezas de recambio estará garantizada a través del Scania Parts Center en Bélgica y de un almacén especialmente creado para mantener un stock de piezas de recambio Irizar en Bremen.

Rafael Sterling, máximo responsable del Grupo Irizar, asegura



que "estamos enfocando nuestros esfuerzos para que nuestro posicionamiento europeo sea cada vez mejor en un futuro próximo. Alemania siempre ha sido un mercado estratégico para Irizar y no dudamos en que esta colaboración Irizar-Scania va a ofrecer un alto valor en cuanto a productos y servicios a los clientes alemanes se refiere".

Go Mobility

Por otro lado, Irizar e-mobility ha participado en la segunda edición de la feria Go Mobility, donde presentó sus últimos avances en innovación y tecnología y las soluciones de electromovilidad que han sido desarrolladas en Euskadi. En el exterior del recinto ferial dispuso de un autobús

cero emisiones Irizar ie tram, versión 12 metros a disposición de los visitantes que quisieron montar en él. Circula en el circuito establecido para tal fin. Y el stand se convirtió en el punto de encuentro y de información de todas las novedades referentes a las soluciones que Irizar e-mobility ofrece en la actualidad. En él, se pudieron ver un motor eléctrico de imanes y un pack de baterías de tecnología propia.

Las soluciones de gestión y almacenamiento de energía de Irizar, desarrolladas y fabricadas en sus instalaciones de Aduna (Guipúzcoa), están concebidas para cubrir las necesidades del mercado europeo actual y aportar la mejor solución a cada requerimiento del operador.



Primer éxito comercial del Aptis de Alstom en España

Con la firma del contrato entre Alstom España y Aisa, Aranjuez se convierte en el primer municipio de la Comunidad de Madrid (a excepción de Madrid capital) en incorporar un modelo 100% eléctrico y con alta capacidad en las líneas interurbanas y urbanas del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (CRTM). La firma del contrato se ha realizado tras varios días de pruebas, en los que el autobús fabricado por Alstom ha demostrado su adaptabilidad, eficiencia y perfecta integración, tanto con el entorno urbano del municipio, como con el resto de la flota del operador. El Consorcio prevé que Aptis entre en servicio en una de las líneas que recorre el centro histórico de la localidad.

"Este es el primer éxito comercial de Aptis en España, al que confiamos que sigan otros a lo largo

de este año. Durante las pruebas realizadas en diferentes ciudades españolas, nuestro innovador autobús eléctrico ha generado una gran expectación tanto entre los operadores como entre los usuarios. Se trata de hito importante para Alstom en nuestro objetivo estratégico de convertirnos en el referente innovador para la movilidad", destaca Antonio Moreno, presidente de Alstom España y Portugal.

"La movilidad o es sostenible o no será. Por eso estoy convencido de que esta experiencia tendrá continuidad. No sólo por cuestiones ambientales sino, también, porque es una oportunidad real para evolucionar hacia un transporte público eficiente, sostenible, cómodo y atractivo", apuntó, por su parte, el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido.

PREMIUM USED



Experimenta la diferencia en vdlbuscoach.com.



Indcar y Cialone celebran la entrega de la unidad número 1.000 del modelo Mobi

Hace unas semanas, se hizo entrega de la unidad número 1.000 del Indcar Mobi a la empresa Cialone. Entre su flota, la compañía transalpina cuenta con más de 100 vehículos urbanos Mobi, y la entrega del número 1.000 no ha hecho sino confirmar la apuesta del operador romano por los vehículos urbanos de Indcar.

La entrega se efectuó conjuntamente con el concesionario de Iveco Romana Diesel. Este distribuidor ha sido clave en el éxito del Mobi en el mercado italiano, ya que solamente Romana Diesel ha vendido más de 200 unidades del millar que se han vendido en todo el viejo continente.

Durante la celebración, Gaël Queralt, CEO de Indcar, hizo entrega a Guglielmo Cialone, propietario de la empresa, de una maqueta del vehículo rotulado, para conmemorar esta simbólica cifra, alcanzada gracias al apoyo y confianza de todos los que han apostado por este modelo desde el año 2013.

Gama Mobi

La gama urbana Mobi se ha ampliado recientemente con versiones



más cortas y para 2020 la gran apuesta de Indcar es desarrollar diversas soluciones con propulsión a gas. El segmento urbano se está consolidando dentro de la oferta de producto de Indcar como el que más crecimiento está teniendo.

Cierre por el Covid-19

Indcar, con el fin de proteger a sus trabajadores ante la pandemia del coronavirus, ha decidido cerrar sus instalaciones de Arbúcies (Girona), pero todos sus departamentos ofrecen servicios vía teletrabajo.

"En Indcar queremos ser responsables con la contención del Covid-19, con la salud y seguridad

de nuestros trabajadores y con la de toda la población. Por ello, nuestras instalaciones en Arbúcies permanecerán cerradas y hasta que se levanten las restricciones previstas. Todos nuestros departamentos están dando servicio mediante el teletrabajo a todos nuestros clientes y proveedores".

A pesar de esto, los departamentos de Recambios y Postventa continúan dando los servicios habituales.

Para finalizar, Indcar ha aprovechado para enviar un mensaje de solidaridad y apoyo para todos aquellos afectados por la enfermedad.

Iveco Bus presenta el nuevo Daily Minibús a los profesionales

La nueva Daily Minibús ha llegado para quedarse. Pero no sólo eso, sino que ha visitado todos los rincones de España a través del Roadshow de Iveco Bus que arrancó en Málaga y que, durante un mes, realizó distintas paradas por el territorio nacional.

Este Roadshow tenía previsto recorrer 4.000 km para contactar con los profesionales del transporte de pasajeros de España, quienes tuvieron la oportunidad de conocer el nuevo minibús de la marca, "un modelo que cambiará la perspectiva de sus negocios". Además, el Roadshow cuenta con la colaboración de los principales carroceros de la marca: Ferqui, Unvi e Indcar.

Durante las presentaciones de la Daily Minibús, los clientes interesados también pudieron agendar una prueba dinámica para comprobar cómo este modelo "marca una nueva experiencia a bordo y de conducción, con sus tecnologías para el aumento de la seguridad de los ocupantes. Todo ello, con el asesoramiento de especialistas de la marca, que resolverán todas las dudas y mostrarán aspectos menos conocidos del vehículo".

Para Alejandro Martínez, director de Iveco Bus para España y Portugal, este Roadshow "es una oportunidad perfecta para que los clientes conozcan de cerca la Nueva Daily Minibús y el por qué ha sido nuestro último lanzamiento estrella. Su robustez, potencia y el



cambio automático Hi-Matic, así como su disponibilidad tanto en versión de gas natural como diésel, hacen a este modelo un vehículo claramente diferenciado frente a los de la competencia".

Asimismo, Martínez ha destacado que, durante el último ejercicio, Iveco Bus creció cuatro puntos respecto al año 2018 "y según nuestras previsiones, este año confiamos en superar el 30% de cuota de mercado", añadió.

Conectividad y GNC

La Nueva Daily Minibús, el futuro del transporte de pasajeros, incorpora entre sus novedades los mismos sistemas de conectividad avanzada que ofrecen los turismos, como por ejemplo la radio digital Hi-Connect, que permite a través de su pantalla táctil conectar el *smartphone* del usuario y poder tener a mano toda la información

de su dispositivo móvil. Fiel a su reputación, la nueva Daily destaca por su ahorro en combustible gracias a diversas medidas como el sistema Start&Stop, el nuevo turbo de geometría variable controlado electrónicamente, los exclusivos neumáticos Super Eco Low Rolling de Clase A, diseñados específicamente para este modelo etc. Todas estas medidas suponen un ahorro de combustible que puede llegar al 10%.

La Nueva Daily Minibús también está disponible en versión gas natural comprimido (GNC). Gracias a su etiqueta ECO y la baja sonoridad, permite el acceso al centro urbano de las ciudades, incluso en episodios de gran contaminación, y contribuye a mejorar la calidad del aire de las ciudades, con unas emisiones locales de hasta un 12% menos de NOx, y un -76% de PM, que la versión diésel equivalente.



Emiz confía en King Long para incrementar su flota

Recientemente, la empresa cáceres Emiz ha incorporado a su flota un midibús King Long C10 autoportante de última generación, de 10 metros de longitud y capacidad para 39 pasajeros, más guía y conductor.

Esta unidad autoportante de altas prestaciones está equipada con un motor Cummins de 6.700 cc y 233 Kw (320 CV) de potencia, así como AEBS, abandono de carril y sistema contra incendios, a destacar en materia de seguridad. Su distinguido interior incorpora butacas Fainsa Gala de recogida automática con

reposapiés, mesita y revistero, cristales dobles extratintados, parasoles eléctricos, monitor retráctil motorizado, puertos USB para la recarga de móviles y tabletas y sistema antibacteriano en cabina.

Sobre Emiz

Emiz es una empresa de transporte de viajeros con una experiencia adquirida durante años de trabajo y una clara evolución ascendente, la cual es garantía a la hora de viajar, velando siempre por ofrecer a su cliente la máxima calidad.



BYD celebra su décimo aniversario con mayores velocidades de carga eléctrica

BYD, empresa de ámbito mundial en vehículos con cero emisiones, celebra su décimo aniversario como productor de carretillas elevadoras a batería de litio, hierro y fosfato al lanzar al mercado su sistema de doble carga, prometiendo a sus clientes velocidades de recarga líderes en la industria. También, trae al mercado la última generación de la transpaleta de pie BYD PTP20P.

La tecnología exclusiva de baterías de fosfato de hierro BYD se convierten en una propuesta aún más convincente cuando se combina con el nuevo sistema de carga dual BYD, lo que garantiza que el fabricante sigue un paso por delante de sus

rivales. El sistema de doble carga BYD, disponible inicialmente para la carretilla elevadora de contrapeso ECB50, ofrece dos puertos de carga para el equipo de manejo de materiales, duplicando la velocidad de carga cuando se conecta a pilas de carga, cada una de las cuales ofrece 200A.

En comparación con equipos equivalentes alimentados por baterías de ácido de plomo tradicionales, las baterías no requieren mantenimiento, tienen un tiempo de carga más corto, una vida útil más larga y consumen mucha menos energía. La tecnología de carga rápida BYD permite que el tiempo de carga se reduzca a solo una hora.

Mercedes-Benz toma medidas para seguir prestando servicio al cliente

La seguridad y el bienestar de sus clientes y empleados son una prioridad para Mercedes-Benz en España y toda su red oficial de concesionarios y talleres autorizados, presente a lo largo y ancho de Península Ibérica.

Se ha implantado el teletrabajo en todos los puestos que así lo permiten y se han seguido en todo momento las instrucciones del Estado de Alarma dadas por las autoridades locales y nacionales. Todos los establecimientos comerciales permanecen cerrados al público, pero para poder asegurar la movilidad de los usuarios que lo necesitan, Mercedes-Benz en España ha puesto los medios necesarios para garantizar el Servicio 24 horas de asistencia en carretera e intervenciones de taller manteniendo en todo momento las medidas de prevención y protección sanitarias requeridas.

Todos los vehículos, tanto furgonetas, turismos, camiones y autobuses, están realizando, desde la distribución de mercancías, bienes de primera necesidad y medicamentos, llevando a personal esencial a sus puestos de trabajo, hasta



ambulancias y vehículos de las distintas fuerzas de seguridad, así como los traslados de personal, un papel decisivo en estos momentos. Por ello, Mercedes-Benz España está tomando todas las medidas posibles, con las limitaciones actuales, para garantizar y asegurar la movilidad de estos vehículos en caso de que lo necesiten.

Esto supone asegurar la disponibilidad y envío de los recambios necesarios para la intervención, así como de los técnicos para solucionar la incidencia, asegurando en todo momento que se cumplen

las medidas de prevención dictadas por las autoridades sanitarias, para garantizar el servicio de postventa requerido.

Responsabilidad

"Mercedes-Benz en España lamenta las molestias que esta situación de emergencia sanitaria provoca en la prestación de servicios y asume la responsabilidad de asegurar la movilidad de las furgonetas, camiones y autobuses que en estos momentos realizan un servicio básico para la sociedad", concluye la marca alemana en un comunicado.



Isuzu formaliza su primera entrega en territorio nacional

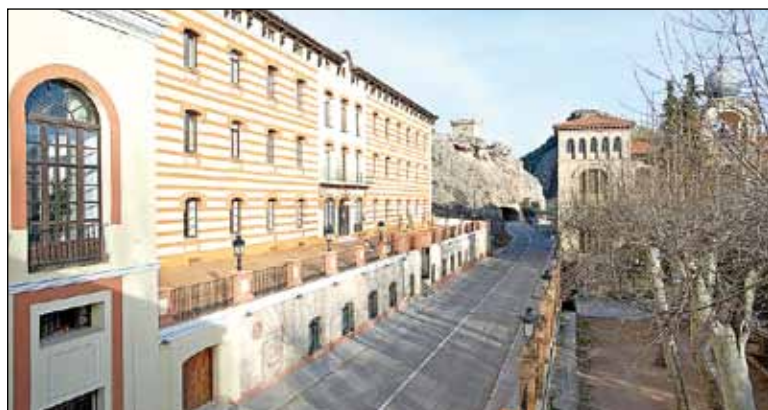
Autocares Benito García, de Moaña (Pontevedra) amplía su flota con un Visigo de Isuzu Clase III de 39 plazas, que cuenta con motorización Cummins de 320 CV de potencia, caja automática ZF Ecolife con intarder y suspensión delantera independiente entre sus principales características. Para mayor confort de los pasajeros, los asientos son reclinables y desplazables.

Características

El autocar Visigo de Isuzu de 9,6 metros combina un diseño

moderno con una visión práctica de sus componentes, ofreciendo mucho espacio para el pasajero y un espacio para el equipaje sobresaliente (5,5 metros cúbicos). Además, está disponible con hasta seis PMR.

Isuzu agradece a Autocares Benito García su confianza en la marca japonesa, en la que se ha convertido en la primera entrega de un autobús del fabricante nipón en nuestro país, pocos meses después de que iniciara sus operaciones en España a finales de 2019.



Termas Pallarés, al servicio del profesional de la carretera

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana decretó hace unos días la obligación que tenían las estaciones de servicio y demás establecimientos del sector de la restauración que permanecen activos, de prestar atención a los transportistas de viajeros y mercancías.

Sin embargo, la realidad es bien distinta, y son muchos los profesionales que se encuentran verdaderas dificultades para descansar o alimentarse de forma adecuada. Por eso, es de agradecer la iniciativa solidaria que están emprendiendo algunos empresarios para colaborar, en la medida de lo posible, a que el Transporte no pare en estos días.

Es el caso de Miguel Mirones, presidente de Relais Termal y del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), que ha puesto a disposición del Gobierno de Aragón uno de sus balnearios, el de

Termas Pallarés (en Alhama de Aragón, Zaragoza), para atender a los transportistas y a turistas en tránsito de retorno a sus países de origen.

"Ante la ausencia de un establecimiento abierto para el transportista en el tramo aragonés del eje Madrid-Zaragoza, en la A-2, que además es uno de los que mayor tráfico pesado aglutina, hemos decidido ofrecer el balneario para estos menesteres, tanto de alojamiento como de restauración básica", apunta Mirones, dando así respuesta a la necesidad que le fue trasladada por el Gobierno de Aragón, y añadiendo que serán 49 las habitaciones disponibles.

A juicio del presidente del ICTE, "es casi inhumano que estos profesionales, que tan importante labor están llevando a cabo en estos días, no tengan un sitio digno donde descansar como merecen".



Confort Webasto – Calefacción y Aire Acondicionado

Webasto ofrece soluciones completas de calefacción y climatización para mini y midibuses que se adaptan fácilmente a las necesidades de cada cliente – todo de una misma fuente. Desde un confortable acondicionamiento en el interior hasta el precalentamiento del motor.



Calefacciones de Agua

- De 5 a 35 kW de potencia calorífica
- Pre-calentamiento del motor
- Regulación progresiva de temperatura



Calefacciones de Aire

- De 2 a 22 kW de potencia calorífica
- Calefacción eficiente y rápida
- Diseño compacto



Sistemas de Aire Acondicionado

- De 4 a 28 kW de potencia frigorífica
- Componentes de primera calidad
- Accesorios versátiles para soluciones personalizadas

Webasto Thermo & Comfort Ibérica, S.L.U.
C/ Mar Tirreno, 33
28830, San Fernando de Henares (Madrid)
Tel. 91 626 86 10
Mail: info@webasto.es
www.webasto.es • www.webasto-diavia.es



Alsa presenta la flota con la que conectará Madrid y Guadalajara

El operador de movilidad Alsa, adjudicatario de la concesión VAC-243 entre Madrid y Guadalajara, ha presentado la nueva flota que prestará el servicio en dicha conexión.

Al acto asistieron, los primeros días de marzo, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Mercedes Gómez, directora general de Transporte Terrestre, y Benito Bermejo, subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación, y por parte de Alsa Francisco Iglesias, consejero delegado, y Víctor López, director general.

La flota se compone de 14 vehículos, diseñados con la nueva imagen de la compañía, modelo Setra S-519HD de 15 metros, con capacidad para 50 viajeros y dos plazas para personas con movilidad reducida, que incorporan las últimas innovaciones en materia de seguridad, respeto al medio ambiente, accesibilidad y confort a disposición del viajero.

En materia de seguridad, además de los sistemas habituales en la flota de Alsa, incorporan sistemas de ayuda a la conducción de última generación como son el Asistente de



Carril (SPA), que avisa al conductor en caso de salida involuntaria del carril; el Tempomat con Regulación de Distancia (ART), que mantiene automáticamente la distancia respecto al vehículo precedente; y el frenado de emergencia ABA4, entre otros. También equipan el sistema alcolock y cinturones de seguridad de tres puntos en todas las butacas.

Respecto al medio ambiente, los nuevos vehículos equipan motores con tecnología Euro 6, la más exigente que existe en la actualidad y que garantizan mínimos niveles de emisiones, y el nuevo sistema

Predictive Powertrain Control (PPC), que ayuda al conductor a realizar una conducción ecológica reduciendo los consumos.

Los servicios entre Madrid y Guadalajara son utilizados por más de un millón de viajeros al año, con una media de 3.000 viajeros diarios. En concreto, el pasado año fueron utilizados por 1.158.000 viajeros, lo que supone un incremento del 10% respecto a los viajeros registrados en 2017. Ello ha sido posible gracias a que desde marzo de 2018, el operador ha incrementado en un 20% las expediciones y plazas ofertadas.

Avanza apuesta por ser aún más sostenible en su movilidad

Avanza Larga Distancia realizó un guiño al Día Mundial de la Naturaleza, redoblando su apuesta por la movilidad sostenible y *eco-friendly*. La división ha obtenido el certificado de conducción eficiente de Aenor por la reducción de un 12% de sus residuos de aceite en 2019.

El pasado año Avanza Larga Distancia puso en marcha un programa piloto de conducción eficiente que le permitió disminuir el consumo de diésel un 2,5% en la línea Madrid-Segovia. Para 2020, la división tiene como objetivo disminuir la huella de carbono y las emisiones de gases de efecto invernadero con nuevas medidas de control de emisiones, vertidos, residuos y consumo de agua y energía eficiente.

Algunas de las medidas eco que Avanza realiza son: renovar su flota con nuevos autobuses que eliminan las emisiones de efecto invernadero; lavar sus autobuses con agua reciclada; generar agua caliente sanitaria para sus oficinas a través de placas solares; utilizar baterías reductoras de hidrocarburos para minimizar el impacto de los vertidos y, formar a sus conductores. Para su difusión, contará con Azahara Luque (en Instagram @curly.azahara) como embajadora eco.



FlixBus continúa su expansión con la compra de Eurolines

FlixBus ha recibido luz verde por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) para llevar a cabo la adquisición de la marca comercial y nombre de dominio Eurolines Peninsular. Esta compra, fruto de la firma de un acuerdo marco de colaboración con Eurolines Peninsular, se enmarca en la línea estratégica de crecimiento de FlixBus en el sur de Europa, que en primavera de 2019 ya dio un importante paso con la compra de Eurolines Francia al Grupo Transdev, con operaciones en Francia, España, Países Bajos, Bélgica y República Checa, y una red de autobuses con presencia en más de 25 países.

El proceso de integración en la red de conexiones de FlixBus de las líneas originarias de Eurolines Francia y el nuevo acuerdo marco de colaboración suscrito con Eurolines Peninsular implican a un total de unas 70 líneas. Cada una

de ellas se está estudiando con detenimiento para llevar a cabo la integración de una manera óptima en la red de FlixBus.

Además de la adquisición de la marca comercial y nombre de dominio, FlixBus ha suscrito un acuerdo de colaboración con Eurolines Peninsular para la gestión de las líneas de autobús internacionales. Por el momento estos autobuses mantendrán la imagen de Eurolines en su exterior y paulatinamente se irán armonizando con los servicios habituales en toda la red FlixBus.

"La explotación de la marca comercial Eurolines en España nos ayuda a consolidarnos como líderes del transporte internacional en autobús desde la Península Ibérica. En 2019 casi un millón de pasajeros ha utilizado FlixBus para viajar a y desde España, un 69% más que en el año anterior", afirma Pablo Pastega, director general de FlixBus en España y Portugal.

Autobuses de Alsa hacen posible las repatriaciones

La compañía Alsa operará a finales de marzo un autobús entre Ginebra y Barcelona para repatriar a ciudadanos españoles llegados a los aeropuertos internacionales de Suiza y a otros residentes en el país, que se quedaron sin modo de regresar a España debido a las restricciones a la movilidad por el Covid-19.

Los aeropuertos internacionales de Ginebra y Zúrich aún siguen operando algunas rutas y tienen un alto número de conexiones intercontinentales, por lo que están siendo utilizados por numerosos españoles que se encontraban en el extranjero como vía para regresar a Europa.

Esta expedición operó en coordinación directa con los consulados de España en Ginebra y Zúrich, quienes se han

encargado de gestionar los permisos y autorizaciones pertinentes. Partió el 27 de marzo a las 18.30 horas desde la Estación Central de autobuses de Ginebra, con todas las medidas de sanitarias exigidas y con una veintena de pasajeros, ya que los vehículos deben circular a un tercio de su capacidad máxima para respetar la distancia de seguridad establecida entre viajeros.

Ida y vuelta

En sentido inverso, y a petición del Consulado General de Suiza en Barcelona, al día siguiente partió otro autobús desde Barcelona a Ginebra, para repatriar a una decena de ciudadanos suizos, residentes en España o que se encontraban en nuestro país, que deseaban regresar a sus hogares en el país helvético.



Eurorutas reclama medidas excepcionales para el Sector

El Grupo Eurorutas ha venido examinando pormenorizadamente cuantas medidas que, en el seno de la crisis del Covid-19, se han venido dictado desde el Gobierno de la Nación, y que, directa o indirectamente, se refieren al Sector del transporte de viajeros, y "no puede por menos que lamentar el olvido que están sufriendo tanto el transporte discrecional como el turístico, respecto a los que ninguna específica medida de naturaleza económica se ha adoptado", por lo que "exige que se les tome en consideración, se les promocióne y ayude desde los entes públicos para hacer frente al parón cuasi-total que vienen sufriendo como consecuencia de la pandemia del coronavirus".

A juicio de la compañía, "tanto transporte regular general como regular especial han encontrado cobertura, aún mínima, en el RDL 8/2020, de 18 de marzo, en tanto el art. 34 se viene a referir a la contratación pública de servicios y a las exiguas indemnizaciones que por

las suspensiones de contratos se concede a las empresas, pero los castigadísimo discrecional y turístico, con cancelaciones cuasi-totales de los servicios que tenían contratados para la inminente próxima campaña, y los centenares de empresas sin actividad alguna, no han sido merecedores de la más mínima mención, ni en particular ni en el ámbito del sector turístico".

ERTES

Asimismo, Eurorutas muestra su "sorpresa respecto a la falta de inclusión del Sector del transporte en el régimen de solicitud de ERTES por causa de fuerza mayor, siendo que su actividad se ha visto parada, o drásticamente disminuida en el mejor de los casos, como consecuencia de la crisis del coronavirus, al ser la restricción de la movilidad, el cierre de fronteras y el confinamiento medidas que ha sido preciso adoptar desde el Gobierno de la Nación para intentar contener la propagación del Covid-19", concluyen desde el operador.



Somauto-Otokar surte con sus vehículos a varias empresas

Conocida como Autocares Díaz, la empresa ubicada en Antas de Ulla, ha ido creciendo y ampliando su flota desde 1971. Actualmente cuenta con 13 autocares que van desde las 14 plazas hasta las 55. Desde hace más de cuatro décadas, su filosofía ha sido la de cuidar a los clientes mediante un trato cordial y amable, una atención personalizada y un servicio rápido e impecable. Por ello, en esta ocasión, la empresa gallega ha adquirido el modelo adaptado para personas con movilidad reducida: Navigo TH 7,8 metros.

El Navigo T ha sido específicamente diseñado para que su manejo resulte sencillo en cualquier situación. Gracias a su tamaño compacto, configuración adaptable, y su longitud (7,8 y 8,5 m), lo convierten en el midibús turístico rentable por su capacidad de hasta 35 plazas. Asimismo, el vehículo cuenta con luces de lectura individuales, tomas USB, sistema de entretenimiento a bordo, reposacabezas de cuero, asiento acolchado con reposabrazos y reposapiés.

Autocars Palmerola

Una de las apuestas por funcionalidad y rendimiento de Otokar es su Vectio U Clase III, el cual ha sido incorporado por la empresa Autocars Palmerola. Se trata de un autobús con carrocería autoportante de 35 plazas más

guía y conductor, existiendo la posibilidad de realizarlo en configuración de 39 plazas más guía y conductor. Además, cumple con los requisitos técnicos del transporte escolar y de menores, control de distancia con el vehículo precedente y aviso de cambio de carril.

Respecto a sus especificaciones, cuenta con suspensión neumática delantera independiente, aire acondicionado, butaca de conductor neumática calefactada, doble luna tintada en laterales, EBS, ESP, ABS, ASR, monitor LCD 19" con radio, CD y MP3, retrovisores eléctricos calefactados, cámara trasera, suelo tipo parquet, sensor de estacionamiento, luces en las escaleras, luna trasera transparente, control de suspensión, precalentador, nevera, multiplexado, gancho remolque y freno eléctrico Telma. Incorpora cadena cinemática Cummins de 320 CV, caja de cambios ZF automática y tacógrafo inteligente.

Antonio Blanco e hijos

Antonio Blanco e hijos, empresa vizcaína especializada en alquiler de autobuses y minibuses de lujo, ha incorporado un nuevo midibús de Otokar a su flota, un Ulyso T con motor Cummins de 320 CV de potencia, caja de cambios manual, suspensión delantera independiente ZF, y 10,10 metros de longitud.

Arriva Madrid renovará su sede en Alcorcón para ser más sostenible

Arriva Madrid, la operadora de autobuses interurbanos del suroeste de la Comunidad, comenzará las obras para renovar las instalaciones de su sede en Alcorcón, donde edificará un taller de reparación y mantenimiento de autobuses, así como sus oficinas en 4.080 metros cuadrados de superficie, en una parcela de 7.484 metros cuadrados.

Con una inversión de más de 2,7 millones de euros, las nuevas instalaciones, ubicadas en el polígono de Urtinsa, estarán dotadas con tecnologías punteras desde el punto de vista de la sostenibilidad e innovación. El edificio de oficinas está diseñado con criterios de Baja Demanda Energética del instituto Passivhaus, cuyo modelo de construcción energéticamente eficiente cuenta con prestigio internacional. De igual manera, la instalación diseñada por el estudio de arquitectos Adam Bresnick y construida por Litecon, contará con preinstalaciones e infraestructuras necesarias para la carga



de vehículos híbridos, eléctricos y propulsados a gas, estando por tanto preparada para poder operar en ella todos los nuevos sistemas de movilidad y transporte actuales y futuros.

Declaraciones

Francisco Vilches, director general de Arriva Madrid, ha destacado que la nueva sede dará servicio a todas las líneas que opera la compañía en el sur de Madrid para el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

“Nuestra nueva base estará a la vanguardia desde el punto de vista de la movilidad sostenible ya que podrá acoger vehículos con cualquier tipo de sistema de propulsión. Además, el edificio tendrá un consumo de energía prácticamente nulo, lo que pone de manifiesto nuestro decidido compromiso con el entorno y la sostenibilidad”.adelantar o frenar ante cualquier tipo de obstáculos, conducir directamente hasta la próxima parada y entrar o salir de plazas de aparcamiento.

Autolica celebra la ‘Jornada del Autocar’

EvoBus Ibérica aprovechó la 'Jornada del Autocar' en Terrasa y presentó su organización ante Autolica Industriales. Paralelamente, se realizaron cursos de conducción eficiente y de seguridad.

Tras la recepción de bienvenida por parte de Gonzalo Sanchís, gerente de Autolica Industriales, los asistentes al evento pudieron descubrir el funcionamiento de EvoBus Ibérica junto a Javier Escudero, responsable del Área Retail. Por su parte, Juan Miño y Fernando Cordon se encargaron de hablar sobre los modelos de financiación de Mercedes-Benz.

"Nuestro principal objetivo como financiera de marca es adaptar la operación a las necesidades de cada negocio, gracias al trato personalizado que ofrecemos", señalaron.

Después de que los asistentes tuvieran la oportunidad de conocer de la mano de Josep Giró, responsable de ventas de buses, los vehículos en exposición (Intouro, Sprinter y Tourismo), dio comienzo la segunda parte de la jornada, donde Pablo Sainz presentó Omniplus On, un servicio digital con el que el cliente consigue un uso más eficiente de su flota y una optimización del consu-

mo. Además, Alfonso Ferreras fue el encargado de presentar la eShop de Omniplus On, una plataforma orientada a los clientes que ofrece la oportunidad de comprar recambios de forma rápida, fácil y eficiente.

Por último, Sergi Luque, director de Postventa de Autolica Industriales, y Sergio Lobo, jefe de Servicio, hablaron sobre los centros de reparación de los que dispone la concesión. El evento concluyó con una comida, en la que los asistentes pudieron disfrutar de un ambiente distendido, mientras intercambiaban opiniones sobre los temas tratados durante la mañana.



Los autobuses metropolitanos andaluces reducen su servicio un 30% en hora punta

La Consejería andaluza de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio ha puesto en marcha medidas para la reducción de los servicios de transporte de competencia autonómica para evitar la aglomeración en los servicios de transporte y, por tanto, la propagación del virus Covid-19. Por ello, se limita la movilidad no obligada de los ciudadanos, sin merma de aquella que resulte imprescindible para permitir a los ciudadanos acceder a sus puestos de trabajo y realizar las funciones básicas. A tal fin, y para evitar el contacto entre los usuarios, se reducen los servicios y la ocupación de los modos de transporte de competencia autonómica acorde a la caída de la demanda dada la obligación de quedarse en casa durante la declaración del Estado de Alarma en España.

En cuanto al transporte regular de viajeros de uso general por carretera, para los servicios interprovinciales se establece una reducción de los servicios de hasta el 50%, con una ocupación máxima por vehículo del 50%; para los servicios de carácter provincial se establece una reducción de hasta el 40%, con una ocupación máxima por vehículo del

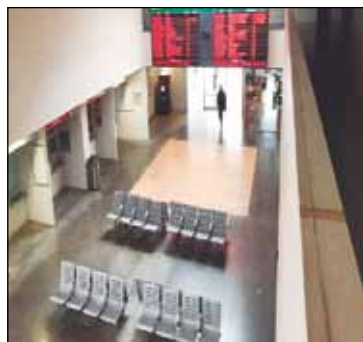
50%, y para los servicios metropolitanos se establece una reducción de los servicios de hasta el 30% en los intervalos de hora punta y hasta el 75% en las horas valle y festivos.

Bajo esta premisa, los autobuses de los nueve Consorcios de transporte dependientes de la Consejería han reducido sus servicios. Esta reordenación garantiza perfectamente el acceso a los puestos de trabajo y a los servicios básicos, con especial atención a aquellas líneas que comunican con hospitales y centros sanitarios.

Por consorcios

El Consorcio de Transporte del Área de Almería mantiene activas las 33 líneas metropolitanas, preservando las rutas a Poniente, Levante y la comarca del Bajo Andarax, aunque con reducciones ajustadas al descenso de la demanda. También seguirán en funcionamiento todas las líneas que operan en el Consorcio de Transporte de la Bahía de Cádiz. Por su parte, en la comarca del Campo de Gibraltar, se reordenan los horarios diarios de una docena de líneas del Consorcio.

Los servicios puestos a disposición de la ciudadanía en el área



de Córdoba están orientados a las comunicaciones con los centros hospitalarios de la capital. En Granada, la reordenación afecta a la totalidad de las rutas de autobuses metropolitanos. Se han mantenido 39 líneas que prestan servicio a todos los municipios del área metropolitana y se han suprimido otras 16.

El Consorcio de Transporte del Área de Sevilla ha efectuado cambios en los horarios de 62 de 64 líneas de autobuses metropolitanos. En la provincia de Málaga también se ha aplicado una modificación de los horarios en 38 líneas de autobús metropolitano que se han adaptado a la demanda real de estos días.



Asturias flexibiliza la caducidad del billete único

El Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) ha flexibilizado los servicios que presta a través billete único, ante la situación excepcional derivada por el coronavirus. Los usuarios podrán ampliar el plazo de validez del bono de 10 viajes y del abono mensual hasta el 30 de abril.

Así, el CTA pondrá en marcha las siguientes normas excepcionales para garantizar un adecuado uso de la tarjeta de los usuarios:

1. La caducidad del bono de 10 viajes y de las distintas modalidades del abono mensual cuya fecha de fin de uso se encuentre entre el 14 de marzo y el 29 de abril de 2020, se retrasará hasta el 30 de abril de 2020. Esta operación se efectuará automá-

ticamente al realizar cualquier nueva recarga.

2. También podrá aplicarse en cualquier punto de venta solicitando, la ejecución de operaciones pendientes sobre la tarjeta, sin necesidad de realizar ningún pago o trámite adicional.

3. Las gestiones pueden realizarse en cualquier momento antes del 30 de abril de 2020, por lo que es conveniente que los usuarios que no precisen desplazarse durante estos días demoren la operación hasta que la situación se normalice.

Por otra parte, el funicular a Bulnes, en el concejo de Cabrales, solo prestará servicio a los vecinos de la localidad como medida de contención del coronavirus.



Los empresarios de Murcia facilitan la movilidad

Las empresas de autobuses de la Región de Murcia están contribuyendo a paliar las restricciones de movilidad que conlleva el Real Decreto de estado de alarma, haciéndose cargo del transporte de los trabajadores del sector primario a sus fincas y empresas agrarias.

La Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (Froet) ha explicado que las firmas agrícolas, que habitualmente utilizan furgonetas para el desplazamiento de sus trabajadores, se han encontrado con que solo pueden viajar dos personas por vehículo, frente a las ocho habituales. Por ello, las empresas de autobuses han diseñado planes específicos adaptados a cada demanda, tanto para el transporte de empleados a las fábricas o almacenes, como de jornaleros a las fincas de cultivo.

En total, cada autobús, que suele contar con 55 plazas, puede trasladar actualmente a 18 personas, ya que el Real Decreto reduce a un tercio la ocupación,

con el fin de evitar la propagación del Covid-19.

Otra medida adicional adoptada en todos los autobuses es que obligatoriamente tienen que dejar libre la primera fila. Además, los pasajeros deben sentarse de forma intercalada, guardando la correspondiente distancia de seguridad de 1,5 metros, y entrar por la puerta trasera, evitando el contacto con el conductor.

Asimismo, los pasajeros no están obligados a llevar mascarilla ni guantes, pero sí a guardar la separación estipulada no sólo al sentarse, sino también al subir y bajar de autobús. Tras cada viaje, el autobús se desinfecta con lejía.

En la Región de Murcia hay alrededor de un centenar de empresas de autobuses, de las que el 90% se han sumado a esta iniciativa de transporte de trabajadores del sector agrario. Según los cálculos de Froet, de los cerca de 800 autocares que hay en la Región, algo más de la mitad integran la flota dedica a esta actividad.

Radiografía de la movilidad de los madrileños en un día laborable normal

En la Comunidad de Madrid se realizan 15,8 millones de viajes en un día laborable, de los cuales el 61% se hacen utilizando modos sostenibles, desde el transporte público o la bicicleta hasta los trayectos a pie o en patinete.

Esta es una de las principales conclusiones de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018, cuyos resultados presentó el pasado 26 de febrero, el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras del Gobierno regional, Ángel Garrido, que destacó que la Comunidad de Madrid está entre las 10 regiones de Europa en las que el porcentaje de uso de modos de transporte sostenible es más elevado. "Esta Encuesta Domiciliaria de Movilidad, la primera desde 2004, nos ofrece una imagen nítida y actualizada de cómo nos movemos los madrileños y nos aporta el conocimiento para poder intervenir en la oferta de transporte público con precaución, precisión y responsabilidad", señaló Garrido en el acto de presentación del estudio.

El objetivo de la Encuesta, que impulsa el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), es analizar los desplazamientos cotidianos de los madrileños en un día laborable desde todos los ángulos. Para ello, entre los meses de febrero y mayo de 2018, se han realizado 85.000 entrevistas, personales y telefónicas, para conocer los hábitos de movilidad de la población mayor de tres años de edad residente en la región.



El informe definitivo con los resultados de la encuesta se finalizó el pasado mes de noviembre de 2019. Según esta radiografía de la movilidad, en la Comunidad de Madrid, en un día laborable cada madrileño realiza una media de 2,4 viajes, recorre 17,1 kilómetros al día y dedica 69 minutos en sus desplazamientos. Desde la perspectiva de género, los patrones de movilidad entre hombres y mujeres son cada vez más similares.

Igualmente, la edad de las personas se refleja en la distribución horaria de sus viajes. Los más jóvenes se mueven más por la mañana, a mediodía y por la tarde, muy influenciados por el horario escolar. En cambio, las personas de mayor edad viajan con más frecuencia en la media mañana y, en menor medida, por la tarde. La movilidad por trabajo y estudios supone el 43% de los viajes en la Comunidad, siendo el desplazamiento al trabajo el más habitual (28%) y en el que más se utiliza el vehículo privado.

Más de la mitad de los viajes con motivo de compras se realizan a pie. La proporción de viajes en transporte público es muy homogénea, aproximadamente un tercio con independencia del motivo del desplazamiento.

Región dinámica

"La Comunidad de Madrid es la región de España más dinámica en el uso del transporte público, tanto en términos absolutos como relativos", subrayó Garrido, recordando los datos del último Observatorio de la Movilidad Metropolitana, que impulsa el Ministerio para la Transición Ecológica. De hecho, los madrileños realizan cada día más de cinco millones de etapas (cada tramo de viaje que requiere validación de título de transporte) en los distintos medios de transporte público. Los más utilizados son Metro de Madrid (39%) y los autobuses de la EMT (29%), seguidos por los autobuses interurbanos (14%) y el tren de la red de Cercanías (13%).

TMB continúa con su ambiciosa renovación de flota incorporando 105 unidades híbridas y de gas de MAN

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) ha incorporado, entre diciembre y marzo, 105 autobuses nuevos. Todos estos coches, además de ser ambientalmente avanzados (etiqueta ECO) y diseñados para la máxima accesibilidad, incorporan sistemas de ayuda a la conducción mediante visión artificial para la mejora de la seguridad vial.

Los 105 autobuses, algunos de los cuales fueron presentados en la plaza Ernest Lluch del recinto del Foro, fueron adquiridos en 2019 por concurso público al fabricante MAN, dentro del programa de renovación de la flota que finaliza su vida útil, por un importe global de 34,7 millones de euros más el IVA. TMB continúa así el esfuerzo inversor para rejuvenecer, actualizar técnicamente y mejorar la seguridad y fiabilidad de los vehículos que dan servicio a la ciudad de Barcelona y el área metropolitana.

En cuanto a la tecnología, estos autobuses suponen un paso adelante en la adopción del sistema inteligente de prevención de accidentes mediante cámaras



de visión artificial, conectadas a una herramienta de reconocimiento y procesamiento de datos, que interpretan los movimientos del entorno en tiempo real para ayudar a los conductores a prevenir posibles colisiones, al tiempo que ofrecen información sobre puntos de riesgo en la infraestructura vial de la ciudad.

Este sistema avisa al conductor con señales lumínicas y sonoras de posibles impactos, dándole la oportunidad de evitarlos. Las cámaras de visión artificial situadas en el entorno de la carrocería (tres en los vehículos de tamaño estándar y cinco en los articulados) ba-

ren permanentemente el entorno, incluso los ángulos que no son visibles para el conductor a través de los espejos exteriores. Esto proporciona esta primera ayuda para evitar especialmente las situaciones de peligro para peatones y ciclistas, dos de los colectivos más vulnerables de la pirámide de la movilidad.

Aparte, esta tecnología también permite la recogida de información del entorno en el que circulan estos autobuses, e identificar los espacios donde se concentran más situaciones de riesgo. La recogida de datos del sistema permite tratarlas, filtrar y trasladarlas

al departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, en el contexto del programa Autonomous Ready Spain.

Con la entrada de los 105 autobuses, los vehículos de TMB participantes en este proyecto de flota segura pasan a ser 184, cifra que se continuará incrementando con las sucesivas pedidos de renovación de vehículos.

Misma tendencia

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) ha ejecutado en el año 2019 un presupuesto de inversiones de 116,2 millones de euros en las redes de autobús

y metro, así como a los sistemas tecnológicos y de comunicaciones de las áreas de negocio y del entorno corporativo en orden a la mejora del servicio y la apuesta por la sostenibilidad. Esta cifra es la más elevada del último decenio y supera en un 20% la inversión efectuada en el año anterior.

Desde 2015, con los sucesivos contratos programa suscritos con la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM), se ha recuperado la normalidad en la renovación de activos de la compañía, con el objetivo de rejuvenecer las flotas, asegurar el buen funcionamiento de las redes, mejorar la eficiencia energética y en definitiva garantizar una calidad sostenida del servicio de transporte.

La presidenta de TMB, Rosa Alarcón, ha reafirmado la apuesta por el transporte público. "Del mismo modo que estamos pidiendo un esfuerzo a la ciudadanía para desplazarse de manera más sostenible, las Administraciones y los operadores también hemos de realizar el máximo esfuerzo para ofrecer un transporte público de calidad".

KENT U LE

www.otokar-somauto.com

KENT U LE, mejorado para ser accesible para todos.

Interior espacioso, rampa de acceso despegable y capacidad para hasta 2 sillas de ruedas.

El modelo KENT U LE, ideal tanto para líneas regulares como para líneas urbanas, puede transportar hasta 80 pasajeros. Y como creemos que es fundamental hacer la movilidad accesible para el mayor número de personas posible, el KENT U LE ofrece un interior espacioso para, según el modelo elegido, dar cabida a hasta 2 sillas de ruedas. Además, la

rampa de acceso se despliega desde la doble puerta central para facilitar la subida y la bajada de pasajeros con movilidad reducida. El trayecto será ahora aún más agradable gracias a la amplia superficie acristalada que deja entrar la luz y permite disfrutar del paisaje al mismo tiempo. KENT U LE, ¡un valor seguro para su flota!



12,20 m



Hasta 49 plazas sentadas



Acceso para PMR + rampa USR

© AIRCOM

SOMAUTO

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

Siganos en

Otokar

EMT Valencia reduce su consumo de energía y de diésel durante el año 2019

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Valencia ha reducido un 14% su consumo energético y un 4% el de diésel en 2019, gracias a la incorporación de vehículos híbridos y las mejoras realizadas en sus instalaciones para hacerlas más eficientes. Estas medidas, enmarcadas en las políticas medioambientales de la empresa para minimizar el calentamiento global, se han traducido en una reducción de 1.613 toneladas de emisiones de dióxido de carbono y en un ahorro económico anual de 418.000 euros.

La incorporación de nuevos autobuses híbridos a la flota, que en 2019 tenía 90 híbridos y dos eléctricos, ha permitido ahorrar 411.867 litros de diésel. Así, de los 10,1 millones de litros en 2018, el año pasado se consumieron 9,7 millones. Esta reducción, junto a la rebaja del 8,3% del consumo de GNC, ha supuesto un ahorro anual de 385.880 euros en el combustible de la flota y una reducción de 1.435 toneladas de dióxido de carbono. Además, esta reducción de emisiones contaminantes seguirá creciendo, puesto que está prevista



la incorporación a la flota de otros 164 autobuses híbridos nuevos entre este año y 2021. Así, será el próximo año cuando el 53% de la flota será híbrida y eléctrica y se conseguirá disminuir las emisiones contaminantes de los vehículos en más de un 24%.

"Desde 2015 nuestro compromiso ha sido renovar la flota, lo que nos ha permitido reducir las emisiones contaminantes y el consumo de combustible mientras transportamos cada día a más personas. La EMT está actuando para hacer frente a la emergencia climática actual ofreciendo un transporte

público cada vez más eficiente y sostenible", ha explicado el concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi.

"Todo este ahorro nos ha permitido dar mejor servicio, como se ha demostrado en estos años y certifica el barómetro que nos sitúa como el servicio municipal mejor valorado por la ciudadanía", ha añadido el edil.

También en las oficinas centrales se han introducido mejoras en los equipos de aire acondicionado, iluminación o compresores que han permitido disminuir durante el 2019 más de 46.000 kWh.

Valencia se suma a las urbes que tienen 'Paradas violetas'

"Paradas Violeta", programa aprobado por la EMT de Valencia, ofrecerá la posibilidad de que las mujeres usuarias de las líneas nocturnas puedan solicitar una parada a demanda dentro del recorrido de la línea, de manera que las deje más próximas a su destino.

El concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, y la concejala de Igualdad, Lucía Beamud, han explicado que la iniciativa pretende prevenir posibles situaciones de riesgo que pongan en peligro la integridad de las mujeres.

Este servicio 'a demanda' se ofrecerá en todas las líneas nocturnas y en las líneas 89 y 90 a partir de las 22:30 horas. Durante los próximos meses toda usuaria que viaje sola o con otra mujer, podrá pedir al conductor o conductora, cuando suba al autobús, que quiere hacer uso de este servicio, e indicar el lugar en el que desea bajarse del vehículo.

Las Paradas Violeta están reguladas en el nuevo reglamento de la EMT, que fue aprobado el pasado mes de septiembre. Según establece la normativa, la usuaria



deberá indicar dónde quiere viajar, siempre que esté dentro de la ruta del propio autobús, y se sentará lo más cerca posible de la cabina de conducción, dado que deberá bajar por la puerta delantera del vehículo, siempre sin poner en riesgo la circulación ni la seguridad de los pasajeros.

La concejala de Igualdad, Lucía Beamud, ha afirmado que estamos ante "una iniciativa muy importante que ojalá no fuera necesario ponerla en marcha, pero la realidad nos golpea día a día, y es necesario impulsar este nuevo servicio dentro de la EMT". Según los datos de la EMT, el 53% de las personas usuarias de las líneas nocturnas son mujeres. En 2019, las viajeras que usaron la red nocturna fueron 518.000.



El Consorcio granadino creció más del 11% en 2019

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada cerró 2019 con más de 16 millones de viajes, con un incremento del 11,45% con respecto al mismo periodo del año anterior. Estos datos convierten al Consorcio granadino en el segundo de los nueve que operan en Andalucía con más volumen de desplazamientos y mayor crecimiento. El incremento se ha debido en gran parte al uso de la tarjeta en el Metro de Granada, que se ha incrementado en más de 1,5 millones de usuarios.

El Consorcio contabilizó 16.225.709 viajes en 2019, un total de 1.666.977 más que el ejercicio anterior. Esa subida se sustenta, sobre todo, en el importante volumen que representa la demanda del Metro de Granada, que ha batido récord de viajeros y que goza de un grado de uso de la tarjeta del Consorcio del 64,4%, el más alto de los tres

metros andaluces. No obstante, el número de desplazamientos con la tarjeta en este servicio se ha disparado un 26,2%, hasta los 7,57 millones de los 11,7 millones de viajeros que se han subido a este transporte entre enero y diciembre.

Los autobuses interurbanos mantienen el tipo aportando más de siete millones de desplazamientos. Este volumen prácticamente iguala los datos de 2018, con una variación de 40.091 usuarios (-0,57%). Esa leve bajada se ha visto disipada por las cancelaciones en autobuses urbanos, que se han incrementado en más de un 9% hasta alcanzar los 1,6 millones, es decir, 134.217 más que en el ejercicio anterior.

El número de tarjetas operativas del Consorcio también va en aumento hasta alcanzar las 354.624. En el último año se han expedido 41.068 nuevas tarjetas en Granada.

La Xunta acuerda con las Federaciones de Transporte medidas extraordinarias

El Diario de Galicia ha publicado a Orden de la Consellería de Infraestructuras y Movilidad, por la que se adoptan medidas de carácter obligatorio en relación con el Covid-19, en el ámbito de los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros, que fue previamente trasladada a las Federaciones de Transporte.

Las medidas son complementarias a las establecidas en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19 y se establecen medidas dirigidas a limitar la movilidad de los ciudadanos y, al mismo tiempo, garantizar la prestación de los servicios de transporte público que permitan la posibilidad de los ciudadanos de realizar desplazamientos vinculados a las actividades expresamente previstas.

La consejera de Infraestructuras y Movilidad, Ethel Vázquez, mantuvo un encuentro con un representante de cada una de las cuatro patronales que agrupan las empresas del Sector en Galicia: Fegatravi, Transcagar, Fegabús y Anetra.

La orden contiene medidas acordadas por el Centro de Coordinación Operativo, con la finalidad de facilitar la merma en la movilidad de la población, sin perjuicio de mantener un mínimo de servicios que facilite la movilidad de aquellos ciudadanos que deban



desplazarse teniendo en cuenta las normas de prevención establecidas.

Medidas

En primer lugar, la oferta de servicios de transporte público deberá limitarse al 50% del total. Los servicios de transporte prestados bajo demanda mantendrán su oferta íntegra, de forma que se realizarán únicamente cuando exista reserva previa por parte de personas usuarias.

Durante la situación de estado de alarma, los servicios de transporte público se prestarán con las condiciones estipuladas para los días "no lectivos".

La oferta de plazas en los vehículos se limitará a la mitad de su capacidad, debiendo garantizar que no se ocupe más de un asiento de la misma fila, ni asientos contiguos de la misma fila. En los

vehículos con plazas de pie, la ocupación de la superficie destinada para estas personas debiera ser, cuando menos, de un metro cuadrado por viajero.

Las empresas concesionarias de los servicios de transporte darán la máxima información a los usuarios sobre la oferta de servicios: todos los vehículos portarán carteles informativos sobre las medidas preventivas.

Finalmente, en los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general que se desarrollen en las áreas de transporte metropolitano de Galicia (A Coruña, Ferrol, Lugo, Santiago de Compostela y Vigo), se utilizará preferentemente como medio de pago la tarjeta de transporte de Galicia (TMG) y las tarjetas equivalentes integradas (TMG Xente Nova, Millenium y Ciudadana).

Auvasa inicia la instalación de mamparas de protección en la flota

El pasado 11 de marzo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el brote del Covid-19 como pandemia a nivel internacional. Y tres días después, el Gobierno de España decretó el Estado de Alarma que, entre otras medidas, recoge la obligación del sostenimiento del servicio público esencial de transporte público en entornos urbanos. Los sistemas de transporte público deben considerarse un entorno de alto riesgo debido a: un gran número de personas en un espacio confinado con ventilación limitada; sin control de acceso para identificar personas potencialmente enfermas; y una variedad de superficies comunes para tocar (máquinas expendedoras, pasamanos, pomos de puertas...).

Al mismo tiempo, el transporte público es un servicio esencial para proporcionar movilidad, también en tiempos de pandemias, y no menos importante para proporcionar acceso a centros de salud. Por lo tanto, el objetivo clave para los operadores de transporte público debe ser mantener la operación, según un comunicado de Auvasa, que ha centrado todos sus esfuerzos en garantizar las medidas de protección necesarias de sus conductores, que son el garante fundamental para asegurar los ciudadanos puedan acceder a sus puestos de trabajo y los servicios básicos, en caso de ser necesario como exhorta el Real Decreto 463/2020 por el que se declara el Estado de Alarma.

Soluciones

Los responsables del transporte urbano de Valladolid han ido adecuando la oferta casi a diario, en función de la demanda, evitando en lo posible las aglomeraciones en el transporte público. "La escrupulosa desinfección que se realiza periódicamente hacen del autobús uno de los transportes más seguros de la ciudad en estas condiciones, aunque se ruega a la población que no hagan uso del mismo si no es estrictamente necesario", apuntan desde la empresa. Con el ánimo de conciliar ambos intereses, Auvasa ha adoptado las siguientes medidas:

- Se llevará a cabo una implantación gradual de pantallas protectoras provisionales entre la expendedora y la canceladora, aislando al conductor del contacto directo con viajeros. En los vehículos que tengan instalada esta pantalla, se eliminará el precinto de seguridad del conductor que ya estará protegido por una barrera física y el resto de medios de auto-protección. En este caso los viajeros deberán validar sus títulos de viaje, tanto personales como no personales, en expendedoras y canceladoras.
- Distribución de material de autoprotección.
- Eliminación del pago con efectivo.
- Acceso prioritario por la puerta trasera del autobús.



Guaguas intensifica las tareas de limpieza y toma decisiones

Guaguas Municipales intensifica la limpieza en las zonas comunes del interior de sus vehículos como medida preventiva de contención de propagación del coronavirus, en línea con las recomendaciones de las autoridades sanitarias. Se ha reforzado su equipo habitual de limpieza, que opera en horario nocturno, para completar el tratamiento higiénico de la flota que diariamente sale a servicio.

La desinfección se concentra en la zona del conductor, asientos para viajeros, barras, asideros, botones de parada, cristales, entre otros elementos. Además, la compañía estableció a partir del viernes 20, que los viajeros accedan a los vehículos únicamente por la puerta central, por lo que se establece la restricción de subir a bordo por la puerta delantera, la más próxima al conductor.

Contigo, hasta donde quieras llegar.

Asesorarte en tus proyectos, adaptarnos a cada una de tus necesidades, seguir innovando contigo a través de un equipo de personas que nos ayuden a crecer día a día y a contribuir a un mundo más sostenible. Porque si algo tenemos claro, es que nuestro viaje tiene un principio, pero el final es siempre hasta donde tu quieras llegar.

 **Castrosua**

Dbus inicia una campaña para que el viaje sea más agradable a sus usuarios

Bajo el lema 'Viaja bien', Dbus ha puesto en marcha una campaña que gira en torno a cinco casos que se dan en algunas ocasiones dentro del autobús con cinco recomendaciones para que el viaje sea más agradable para todas las personas usuarias. La campaña busca enfatizar la importancia de respetar a las demás personas usuarias de los servicios de autobús, destacando los comportamientos correctos frente a los comportamientos irrespetuosos o poco cívicos.

Se trata de cinco recomendaciones que ya se han recogido en otras campañas, pero que se registran en los autobuses con cierta frecuencia y están relacionadas con la educación, la solidaridad, la empatía y el respeto hacia el resto de personas.

Cinco recomendaciones

1) Ceder el asiento a las personas que más lo necesitan: Esta recomendación hace hincapié en la necesidad de ceder los asientos 'verdes' o reservados a aquellas personas de movilidad reducida (mujeres embarazadas, personas mayores, menores de seis años, personas con problemas de movilidad...), pero



también en la importancia de ceder cualquier asiento del autobús a las personas que más lo necesiten.

2) No colocar los pies en otros asientos: Además de ocupar otros asientos innecesariamente, subir los pies a los asientos puede ensuciarlos y ensuciar a su vez de esta manera a otras personas. Para reforzar este mensaje, los autobuses cuentan en su interior con pegatinas que así lo indican.

3) Escuchar música de manera adecuada dentro del autobús: Este consejo recoge la necesidad de escuchar música o cualquier dispositivo electrónico con cascos y a un volumen moderado para no molestar a otras personas usuarias.

4) No comer dentro del autobús: Para no ensuciar el autobús o a otras personas usuarias que viajen en él. Es aconsejable guardar la comida antes de subir. Asimismo, no se debe acceder al autobús con vasos, latas abiertas, helados u otros elementos que no se puedan guardar y que se puedan caer.

5) Respetar el espacio del resto de usuarios: Se trata de resaltar la importancia de ocupar el espacio que corresponde a cada usuario, evitando situaciones que puedan incomodar a otros usuarios, como ocupar más espacio innecesariamente, dejarles poco espacio cuando van sentados o sentadas o incluso intimidarles.



Tubasa ve reconocidos sus esfuerzos por la movilidad

Tubasa, empresa concesionaria del servicio de transporte urbano de Badajoz, ha sido reconocida por la Fundación Nacional de Movilidad Eléctrica (Funme) por cumplir los objetivos de movilidad sostenible. La compañía cuenta con la flota de vehículos con mayor porcentaje de autobuses eléctricos de Europa.

Badajoz es una de las ciudades más sostenibles de España y cuenta con 15 autobuses 100% eléctricos. Estos vehículos reducen las emisiones contaminantes de la ciudad, mejorando la calidad de vida de los pacenses. Por eso, Funme ha querido reconocer la labor de Tubasa, como empresa comprometida con la movilidad eléctrica.

La Funme nació en 2019 con el objetivo de impulsar la movilidad eléctrica en España. Entre sus labores destaca el asesoramiento sobre movilidad eléctrica, legislación, puntos de carga de vehículos, etc. Además, la Fundación promueve voluntariados, sensibilización social y educación para el desarrollo, en materia de movilidad eléctrica, transporte y utilización de la energía.

Julían Pocostales, gerente de Tubasa, afirma que "nos sentimos muy orgullosos de haber recibido este certificado, por parte de la Fundación Nacional de Movilidad Eléctrica. Seguimos avanzando, día a día, para hacer de Badajoz una ciudad más limpia y sostenible".



El Consorcio de Almería supera los 3,5 millones

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería ha superado los 3,5 millones de viajes en 2019, con un incremento del 4,08%. En concreto ha contabilizado 3.575.794 viajeros entre enero y diciembre del pasado año, es decir, 140.144 usuarios más que en el ejercicio anterior.

El 99% de los viajes del Consorcio se realizan en autobuses interurbanos, aunque se detecta una mejoría en las cancelaciones en el urbano de El Ejido, que ha crecido este año un 48%. De hecho, son 34.985 usuarios que han utilizado la tarjeta del Consorcio en el servicio de transportes urbanos del municipio almeriense, integrado desde febrero de 2018.

Con estos datos, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería se consolida como el quinto con más usuarios por detrás de Sevilla, Granada, Málaga y la Bahía de Cádiz. Este

dato cobra más importancia si se tiene en cuenta de que Almería era la única capital andaluza que, hasta ahora, no había integrado los servicios de autobuses urbanos a las tarifas del Consorcio, una situación que se va a solventar en otoño de 2020.

El número de tarjetas operativas del Consorcio también va en aumento. Solo en el último año se han expedido 9.183 nuevas tarjetas, un 12% más, hasta alcanzar la cifra de 85.673. Por su parte, la interoperatividad, es decir, los viajes con tarjeta del Consorcio fuera del área metropolitana, ha alcanzado los 44.064 desplazamientos. Por contra, se han contabilizado 15.867 viajes con la tarjeta en Almería procedentes de otras provincias andaluzas.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería opera en 18 municipios de la provincia.

Titsa financia el transporte gratuito a jóvenes sin recursos que buscan empleo

La Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife y la empresa de Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, han firmado, por cuarto año, un convenio de colaboración para financiar el transporte público de los alumnos que participan en el Programa Integral de Cualificación y Empleo (Pice), impartido por la institución cameral entre los jóvenes de 16 a 29 años. El convenio fue ratificado por el presidente de la Cámara de Comercio, Santiago Sesé, y el director gerente de Titsa, Jacobo Kalitovics, en un acto que contó también con la presencia del director insular de Movilidad, José Alberto León, y de la directora de la Cámara, María Dolores Pérez.

Jacobo Kalitovics explicó que este acuerdo forma parte de la política de responsabilidad social de Titsa, que aportará 200 tarjetas Tenmás precargadas con 15 euros para facilitar el traslado de los alumnos del Pice que, en muchas ocasiones, no tienen recursos para desplazarse hasta el lugar en el que se imparte la formación.

Por su parte, José Alberto León animó a los jóvenes a incorporar la guagua a su movilidad diaria y aseguró que, en la medida que se produzca mayor demanda, se incrementarán los servicios públicos.

Santiago Sesé afirmó que unos 3.700 jóvenes, de todos los municipios de la isla, se han beneficiado hasta ahora del programa de empleo juvenil puesto en marcha por



la Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife. Asimismo, se ha acompañado a 460 jóvenes del Pice a visitas a empresas, favoreciendo un primer acercamiento a la realidad del tejido empresarial de la isla. El Pice trata de obtener la participación y el compromiso del sector empresarial e industrial en la mejora del empleo juvenil mediante acciones de acompañamiento a empresas, contratación y, en general, acciones que les permitan acercarse al mercado laboral y desarrollarse profesionalmente.

Las empresas que participan en él pueden disponer de ayudas económicas a la inserción laboral, adicionales a los incentivos a la contratación de jóvenes establecidos por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social. En la actualidad, 566 empresas de Tenerife se han inscrito en el Programa, obteniendo el Sello de Empresa Comprometida con el Empleo Juvenil.

Por último, hay que destacar que gracias al Programa se dinamizaron más de un centenar de ofertas de empleo entre los jóvenes.

Adquisición de competencias

Desde que se puso en marcha por primera vez el Pice, la Cámara ha realizado un total de 266 acciones formativas con jóvenes, que tienen como objetivo la adquisición de competencias personales, idiomáticas y digitales, así como la formación específica en el puesto de trabajo y la formación en emprendimiento de la que se han beneficiado 2.156 jóvenes. Además, durante el año 2019 cerca de una treintena de empresas se interesaron por las ayudas a la contratación que ofrece el programa, concediéndose 10 a empresas que reunían los requisitos de contratación de un joven Pice, por un tiempo superior a seis meses y optando a una ayuda directa de 4.950 euros.

El Consorcio de Jaén creció casi un 10% en su número de viajes

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, gestionado por la Consejería andaluza de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, ha experimentado un crecimiento del 9,54%, con lo que ha superado los 1,3 millones de desplazamientos en 2019. Estos datos sitúan al jienense como el tercer consorcio con mayor crecimiento, tras los de Córdoba y Granada.

El Consorcio contabiliza 1.330.230 desplazamientos al cierre del año pasado, 115.903 más que en el mismo periodo de 2018. Este incremento viene avalado por la pujanza del servicio de autobuses interurbanos, con un repunte del 9,01% y un acumulado entre los meses de enero y diciembre de 1.282.375 usuarios. Las cancelaciones en urbano también han experimentado un fuerte crecimiento para cerrar el año con 47.855 viajeros, es decir, un 26,26% más que el ejercicio anterior.

El número de tarjetas operativas del Consorcio también va en aumento hasta alcanzar las 50.373, un 9,9% más que hace un año.

Más de 28 millones de viajeros en 2019 en todo el Consorcio de Sevilla

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla ha superado los 28 millones de viajes en 2019, con un incremento del 3,31% con respecto al ejercicio anterior. La subida se ha debido en gran parte a la recuperación del servicio de autobuses interurbanos, que han experimentado un crecimiento del 4,15%, aunque también se han registrado buenos números tanto en cancelaciones en urbano como en Metro de Sevilla.

El Consorcio sevillano acumula 28.522.306 viajes el año pasado, es decir, 2.483.042 más que en 2018. Una parte importante de esta subida se ha producido por la mejoría de las líneas de autobuses interurbanos, que han registrado entre enero y diciembre 10.663.270 usuarios, con un aumento de 424.849 viajes. En esa evolución en positivo también han contribuido de manera importante las cancelaciones en urbano, que han experimentado un incremento del 4,76% hasta alcanzar los 7,2 millones de desplazamientos, es decir, 612.173 más.

El Metro de Sevilla cuenta con un grado de penetración de la tarjeta del Consorcio superior al 62% en 2019. El número de despla-



mientos con la tarjeta alcanza los 10,6 millones de los cerca de 17 millones de viajeros que se han subido a este transporte entre enero y diciembre del año pasado.

El número de tarjetas operativas del Consorcio también va en aumento hasta alcanzar las 872.741, un 8,96% más que hace un año. Sólo en el último ejercicio se han expedido 71.802 nuevas tarjetas en Sevilla. La interoperatividad, es decir, los viajes con tarjeta

del Consorcio fuera del área metropolitana, ha alcanzado los 118.931 desplazamientos. Por su parte, se han contabilizado 188.768 viajes con la tarjeta en Sevilla procedentes de otras provincias andaluzas, destacando los usuarios con tarjeta del Consorcio de la Bahía de Cádiz.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla se constituyó en marzo de 2001 y actualmente opera en 45 municipios.

Paco Pepe regala 'kilómetros solidarios' a Aldeas Infantiles

El Grupo Paco Pepe puso a disposición de la ONG Aldeas Infantiles de Málaga, la movilidad a Granada para la realización de talleres de formación y juegos, para dar a conocer sus proyectos. Su trabajo central es la búsqueda de integración laboral de personas con discapacidad psíquica, y formarles para su independencia completa.

'Kilómetro Solidario' es la campaña realizada por Grupo Paco Pepe, que ha permitido la movilidad a Albolote (Granada) de 36 niños y cuatro educadores de la ONG Aldeas Infantiles de Málaga.

"Esta iniciativa pretende premiar con kilómetros, es decir, con actividades lúdicas de encuentro y compartir experiencias, a los colectivos sociales y educativos que más se implican con la sociedad y sus problemas", comentó el gerente de Grupo Paco Pepe, Juan Antonio Jiménez.

En la fundación 'Empresa Juvenil' realizaron talleres de formación y juegos para compartir experiencias con las dinámicas que cada niño o joven realiza en su entorno diario.



Buen arranque de año de MAN, que continúa con la tendencia ascendente con la que cerró en 2019

El año 2020 ha comenzado siendo un importante hito para MAN Truck & Bus. No solo por la reciente presentación de la nueva generación de camiones,

sino porque este lanzamiento es la culminación y el primer hecho visible de un profundo cambio a nivel interno para la compañía, iniciado hace unos años en

aras de convertirse en una nueva empresa. El cliente está, aún más, en el centro de todo y se implementan nuevos procesos de trabajo en distintos niveles.

Además de una serie de importantes galardones, tanto de calidad como de diseño, a distintos productos de la marca, MAN Truck & Bus Iberia acaba de pasar a formar parte de la prestigiosa red mundial de Top Employers, una institución global que reconoce la excelencia en prácticas de Recursos Humanos; a lo que hay que añadir el reconocimiento al MAN Lion's Coach como 'Coach of the Year 2020'; y la reciente designación del diseño del nuevo MAN Lion's City eléctrico como iF Gold Award 2020 en la categoría "Automóvil / Vehículo / Bicicleta". Todo lo mencionado se basa en los buenos resultados obtenidos por MAN Truck & Bus Iberia en el ejercicio 2019.

En 2019, España matriculó 2.743 unidades, apenas un -0,9% respecto al año anterior. En cuanto al mix por segmentos, el urbano ya supuso un 42% del mercado, elevando su participación casi 14 puntos; el suburbano se mantuvo estable, en el entorno del 15%, y fue el autocar el que presentó los mayores descensos.

MAN cerró el año con un 22,6% de cuota de mercado en urbanos (segunda posición del ranking), lideró el segmento autocar (23,7% entre MAN y Neoplan) y, a nivel global, también alcanzó la segunda posición, con un 19,9% del mercado. Otro dato a resaltar es que las

matriculaciones de vehículos completos supusieron el 46% del total, 10 puntos más que en el ejercicio precedente.

Las novedades para 2020 apuntan al nuevo Lion's City, que incorporará una versión híbrida de gas natural, se iniciará la fabricación en serie del Lion's City E 100% eléctrico, y se completará la gama Lion's Intercity con el motor D15 con 330 y 360 CV.

Camiones

Las matriculaciones de camiones en España durante el año pasado presentaron un comportamiento plano (apenas un +0,49%), siendo el segmento de obras (cerca del 15%) y el de rígidos (+2,13%) los más pujantes. También las tractoras (+1,5%) cerraron al alza, mientras que tanto los camiones ligeros como los medios no pudieron seguir el ritmo, cayendo un 11,2%.

En este escenario, MAN obtuvo una cuota de mercado global del 13,1%, destacando sobre todo el liderazgo alcanzado en el segmento de obras, con un 39,2% de cuota de mercado, más de 16 puntos por encima del segundo en la tabla.

El año 2019 estuvo marcado por "los resultados de consumo obtenidos por los motores D26 Euro 6d, tal y como certifican todos los clientes que los han probado y adquirido, pues reducen más del



8% los parámetros de sus predecesores", apuntan desde la marca. Esta misma gama de propulsores es la que se monta en la nueva generación de camiones, presentada al mundo en Bilbao en febrero, con la que MAN refuerza "su intención de convertirse en el mejor socio de sus clientes, ofreciéndole servicios digitales para simplificar su negocio diario y conseguir que el vehículo esté siempre disponible en la carretera".

Furgonetas

El segmento de furgonetas entre tres y seis toneladas, que es donde tiene presencia la MAN TGE, también se mantuvo estable. MAN

alcanzó una cuota de mercado del 1,4%, aunque a día de hoy, su participación ya supera el 2%, una progresión satisfactoria para la marca. Durante 2019 se produjo el lanzamiento de dos versiones que van completando la gama de TGE. Al furgón panelado se sumaron la MAN eTGE 100% eléctrica, cuyas primeras unidades están a punto de ser entregadas en nuestro país, y la Camper 4x4.

MAN TopUsed

En un mercado español global que redujo un 2% el número de transferencias de camiones, MAN recibió un año más la confianza de sus clientes, elevando su cuota de

mercado un 3,4%. La diversidad de la oferta, la amplia exposición de unidades en los MAN TopUsed Centers y Corners, la mejora continua de la página web específica, las campañas especializadas o la flexibilidad en financiación son solo algunas de las razones esgrimidas por la marca para explicar los buenos resultados obtenidos.

Por lo que respecta al año en curso, desde MAN se apunta que "en estos momentos no es posible hacer ningún tipo de previsión sobre las cifras de 2020 debido a la incertidumbre actual. Aún se desconoce la dimensión del impacto económico que está causando el coronavirus.

Post-Venta, financiera rozan sus respectivos récords

En el Área de Post-Venta, la facturación de recambios se incrementó un 6,8%, la facturación de mano de obra un +7,3% y el número de vehículos con un contrato de mantenimiento y reparación un 11%.

La actividad de Post-Venta en MAN se enfoca, "un poco más si cabe que el resto, en la atención personalizada al cliente, en la cercanía con el transportista a través de una red continuamente formada que cuenta con los mejores profesionales, los cuales además reciben formación continua", indican desde la filial española.

La red está compuesta por un total de 70 puntos oficiales, 12 MAN Truck & Bus Centers y 58 MAN Truck & Bus Services. Durante 2019 se produjeron tres nuevas aperturas (Rubio Rodrigo en Ciudad Real, Eurocam en Burgos y Sernauto en Alcorcón, Madrid), estando previstas dos más, en Huelva y Huesca, para este ejercicio.

El mantenimiento predictivo es la principal razón de ser de MAN ServiceCare, servicio que se ofrece gratuitamente y que, desde ya mismo, también pueden disfrutar los



propietarios de Neoplan y de los autocares completos MAN.

La Garantía de Movilidad se ha ampliado a los autocares completos y, en el caso de MAN TGE, se extiende un año (o 50.000 km) en caso de que el cliente realice un mantenimiento completo con el cambio de aceite del motor en uno de los puntos oficiales de la red MAN de servicio.

Los recambios reacondicio-

nados EcoLine o las sucesivas campañas de Segunda Vida, que atienden a los vehículos de más de cinco años con el máximo conocimiento del producto, son otras de las soluciones que MAN propone a sus clientes.

Financiera

La cartera de vehículos de MAN Financial Services era, a cierre de 2019, de 6.479, creciendo sobre los

6.129 del año anterior. Del mismo modo, el volumen total de las operaciones ha pasado de 377 a 384 millones de euros, lo que significa un año positivo para la financiera de marca. En 2019, además, se superó por primera vez en la historia la cifra de 2.000 contratos nuevos. Por segmentos, la cuota de participación de la financiera en las ventas de camiones nuevos se situó en el 36,4%; en vehículos usados pasó del 28,6%

al 40%, rozando las 600 unidades; en MAN TGE, una vez consolidado el producto, creció del 25 al 32%; y en el caso de los autobuses, alcanzó un 8% de penetración.

Digital Services

La digitalización es uno de los pilares básicos del desarrollo de MAN en el presente y, por supuesto, en el futuro más inmediato, una clara apuesta de la compañía por optimizar la disponibilidad de toda su flota de vehículos, mejorar los beneficios de sus clientes y, además, simplificar el día a día del negocio. Actualmente, el 51,5% de los vehículos que tienen instalada la RIO Box ya están conectados, de los cuales el 94% tiene activado MAN ServiceCare, servicio gratuito de mantenimiento proactivo por parte del taller seleccionado. A esto se suman las nuevas funcionalidades incluidas en la MAN DriverApp, desde la que el conductor puede, entre otras muchas cosas, realizar una inspección previa del vehículo, elaborar informes de daños y llevar un estricto control de los tiempos de conducción.

Las empresas encuestadas en el Especial Carroceros NEXOBUS 2010 coinciden en resaltar su flexibilidad como gran activo

La industria carrocera se compromete a seguir personalizando el producto para cada cliente

La actividad carrocera nacional vivió un ejercicio 2019 al alza, por tercer año consecutivo. Las difíciles circunstancias actuales y la incertidumbre que se vislumbra en el futuro son preocupaciones comunes

a los carroceros nacionales, pero también coinciden en que la capacidad de flexibilidad y de adaptación del producto a las necesidades de cada cliente son su principal activo para superar esta situación.

Además, en el horizonte aparece la FIAA, la gran cita para este sector, que se afronta con la mayor de las ilusiones y con la esperanza de que se convierta en el punto de partida de la esperada recuperación.

AYATS

‘La propulsión eléctrica se extenderá a nuestro modelo Intercity’

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

Fundada en el año 1905 en Arbúcies (Girona), Carrocerías Ayats es un referente en el sector de la fabricación de autobuses y autocares en Europa. Nuestra pasión por la ingeniería y un constante espíritu de superación nos colocan a la vanguardia del Sector. Nuestra especialidad son los vehículos de doble piso, de medio y largo recorrido, con las más altas prestaciones de confort y fiabilidad. Ofrecemos soluciones integrales, además de poder carrozar sobre cualquier tipo de bastidor, ofreciendo así una experiencia individual para cada necesidad. Disponemos de dos fábricas de producción en España y otra en México, con un total de más de 150 empleados. Actualmente, tenemos en circulación miles de vehículos en más de 20 países.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

Cerramos este 2019 con una facturación aproximada de 22 millones y con México como nuestro mercado principal. Matriculamos 26 unidades en México, 15 en Francia, 13 en el conjunto de Irlanda y Reino Unido, 10 en España y 25 más en otros mercados. Para 2020, esperamos seguir manteniendo nuestra cuota de mercado en México e intentar crecer de manera sostenible en el mercado europeo.

3.- Destaque, brevemente, las principales



Eduard Pagès es el responsable de Ventas Nacionales de Ayats.

características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?

Ofrecemos una gama de producto para autobuses y autocares de doble piso muy extensa. Nuestra 'joya de la corona' es el vehículo Horizon, un Clase III para largo recorrido, que sustituye al modelo Eclipse y ha sido rediseñado para garantizar la máxima sensación de confort. Con una capacidad de hasta 97 pasajeros, puede ser configurado con litera para conductor, lavabo y acceso para minusválidos. El vehículo Intercity es un Clase II para distancias intermedias que ofrece una capacidad sin precedentes: puede llegar a los 106 pasajeros sentados y 130 totales con tan sólo 14 metros de longitud. Éste vehículo es, sin duda, una garantía de rentabilidad para nuestros clientes, puesto que los ofrece el menor coste por asiento del mercado. El Bravo IR City, más conocido como Open Top, es nuestra versión de

doble piso para integrarnos en el paisaje urbano. Elaborado con un chasis integral *low floor*, ofrece una gran capacidad, versatilidad y variedad de longitudes. Finalmente, y con el fin de superar las más altas expectativas de nuestros clientes, disponemos de una división de "autobuses especiales" que diseña, construye y asiste en la homologación de proyectos personalizados.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

La diferenciación en este Sector, ya sea por flexibilidad o valor añadido, es esencial. Es más que evidente que, para ser competitivo, el carroceros debe ofrecer una solución diferente y a la medida del cliente final. Por otra parte, el transporte ha experimentado cambios notables durante los últimos años debido a las propulsiones alternativas, sobre todo a nivel urbano e interurbano. Es fundamental, también, ser proactivos y ofrecer un producto con este tipo de propulsiones, puesto que son el futuro para el transporte de corto y medio recorrido.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Ya disponemos de una solución para la propulsión mediante energía eléctrica. Gracias a la confianza de las empresas Julià Travel y Moventia, ya se puede ver circulando por las calles de Barcelona el primer doble piso turístico eléctrico de España. Se trata del vehículo eléctrico con la mayor capacidad de baterías de Europa en su segmento, con una autonomía de hasta 200 km. Queremos seguir ofreciendo soluciones de movilidad sostenible, por lo que estamos estudiando la posibilidad de aplicar, también, propulsión eléctrica a nuestros vehículos Intercity de recorrido medio.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

La FIAA es una oportunidad inmejorable para mostrar nuestro producto al mercado nacional. Este año apostaremos por nuestras novedades en diseño exterior, acabados interiores, sistemas de seguridad y tecnología con el objetivo de satisfacer al cliente español.

BURILLO

‘Es imposible hacer previsiones para 2020 en estos momentos’

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

Carrocerías Burillo SL, fundada en 1957, se ubica en Logroño con unas instalaciones de 10.000 metros cuadrados, contando con una plantilla actual de 23 personas.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por

segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

El año 2019 cerramos con 284 reparaciones de vehículos especiales nuevos para el mercado español. Eso se traduce en un volumen de facturación de 6,3 millones de euros. Y lo cierto es que, en estos momentos, es imposible hacer previsiones para 2020.



Más cómodo. Más seguro. Allison

Sin interrupciones en los cambios de marcha, las transmisiones totalmente automáticas Allison garantizan a los pasajeros un viaje cómodo y seguro.

Para los conductores, la Continuous Power Technology™ de Allison mejora la aceleración y maniobrabilidad del autobús. El convertidor de par minimiza el desgaste de la transmisión, lo que mejora la fiabilidad y su tiempo de actividad.

T 450 R™





allisontransmission.com

© 2020 Allison Transmission Inc. All Rights Reserved



3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
Nuestro producto continúa siendo la carrocería para autobuses urbanos de Clase I, en colaboración con MAN. No presentaremos novedades este año.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

Una total incertidumbre. Imposible de calcular el alcance de la situación derivada de esta pandemia.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

No tenemos esa capacidad ni planteamos como desarrollo futuro esas nuevas alternativas.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

No nos presentaremos. Somos una empresa modesta.



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

CAR-BUS.NET

‘Nuestras novedades en FIAA no dejarán a nadie indiferente’

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

Car-Bus.net es una empresa con sede en España especializada en el diseño, desarrollo y construcción de minibuses y vehículos especiales. Desde 1960, Ángel Monferrer, fundador de la empresa, empieza a fabricar autobuses para la empresa Obradors, pionera en la fabricación de carrocerías. En 1999 se abre la primera fábrica propia con la dirección de Jordi Monferrer y, hasta día de hoy, hemos ofrecido a nuestros clientes una gran gama de vehículos de nueve a 22 plazas, comercializada bajo el nombre de Car-Bus.net. Actualmente tenemos una plantilla de más de 40 personas trabajando día a día para mejorar continuamente nuestros procesos, sistemas y garantizar la máxima fiabilidad, diseño y calidad, que es nuestro máximo compromiso con nuestros clientes. Todos nuestros vehículos están contruidos con una aprobación de tipo "Vehículo completo europeo" y nuestros procesos cumplen con las normas ISO 9001:2015. Car-Bus.net es VanPartner de Mercedes Benz desde el año 2014, lo que ofrece a nuestros clientes la seguridad de una gran marca.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

Car-bus.net fabricó en 2019 un total de 113 unidades, 105 carrozadas sobre la base de Mercedes Benz Sprinter y ocho unidades integrales eléctricas pertenecientes a un lote de 18 unidades entregadas a la Empresa Municipal de Transportes de Madrid. De las unidades vendidas, un 27% fueron para exportación a través de nuestros distribuidores, y el otro 73% se destinó al mercado nacional. Los países donde actualmente estamos presentes y exportamos son Francia, Reino Unido, Alemania, Andorra, Portugal, Suiza e Italia.

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

Actualmente, nuestro modelo estrella Spica ofrece una gama muy amplia para cubrir cualquier necesidad, siendo su mayor virtud el diseño y una calidad excepcional que



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

ofrece a los viajeros confort y una máxima seguridad en cada viaje.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

El futuro de la industria está encaminado ya firmemente hacia el vehículo ecológico y otros modelos de negocio como el autobús a demanda, que favorece a nuestro entender nuestra gama de producto. Conscientes de ello intentamos, dentro de todas nuestras posibilidades, estar a la vanguardia tecnológica y evolutiva en la que nuestra compañía viene invirtiendo ya desde hace años.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Estamos estudiando varias opciones de propulsión alternativa que ofrezca a nuestras ciudades una opción limpia y altamente efectiva.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Como de costumbre, no vamos a faltar a esta cita tan importante para el Sector y la vamos a aprovechar al máximo con novedades muy importantes con las que no vamos a dejar indiferente a nadie, aportando nuevas soluciones a nuestros clientes.

CASTROSUA

‘La larga distancia requiere combinar el GNL y la bodega’

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

Castrosua comenzó de la mano de nuestro fundador y actual presidente de honor de Grupo Castrosua, José Castro, allá por el año 1948. En la actualidad, Castrosua es un grupo empresarial conformado por cuatro firmas: Carsa, Insular, Cidsa y Castrosua, y cuenta con más de 650 empleados. El Grupo dispone de unas instalaciones de 80.000 m2, de los que 34.500 corresponden a plantas productivas y nuestra actividad principal está centrada en el diseño y fabricación de carrocerías para autobuses y autocares. Castrosua lleva más de 70 años aportando soluciones, creando servicios a medida para nuestros clientes y abordando proyectos pioneros. Ofreciendo, en definitiva, proximidad, confianza y calidad a lo largo de nuestra trayectoria.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

El pasado 2019 hemos facturado 508 unidades, de las cuales 271 han sido vehículos urbanos, 223 cercanías y 14 interurbanos. Nuestro objetivo para 2020, previo a esta nueva situación de emergencia sanitaria, era mantenernos por encima de las 500 unidades para continuar con la senda de crecimiento sostenible que marca nuestro plan estratégico. Con respecto a la facturación, y a falta de presentar las cuentas anuales, podemos afirmar que ha sido un gran año, ya que ha registrado un incremento de algo más del 10% con respecto al año anterior, cuando del año 2017 a 2018 ya había crecido más de un 20%. La previsión para 2020 era mantenernos en estas cifras, pero debido a la nueva situación extraordinaria del Covid-19 que estamos viviendo, esta cifra se verá seguro afectada, esperemos que lo menos posible, pero será muy difícil mantenernos en ese nivel como habíamos previsto.

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

En Castrosua disponemos de una gama de producto que cubre los tres segmentos de autobuses de más de 16 toneladas y somos especialistas en el carrozado de chasis de combustibles alternativos, como el GNC e híbridos. Actualmente tenemos cuatro modelos de carrocerías, que son el New City en Clase I, autobuses urbanos (diésel o GNC); Magnus. H, sobre chasis híbrido en Clase I y II, y Magnus.E, en Clase I, II y III, para servicios de cercanías en versión piso alto y *low entry* (diésel o GNC); y Stellae en Clase II y III (para servicios discrecionales y regulares de medio y largo recorrido en dos y tres ejes). Seguimos con la misma ilusión y trabajando con nuestros objetivos marcados para FIAA, pero las circunstancias actuales irán modulando el escenario.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

El futuro de la industria carrocera seguirá siendo fundamental para el Sector puesto que permite, entre otras cosas, complementar la



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

gama de producto de las multinacionales y aportar nuevas soluciones al mercado en materia de accesibilidad y sostenibilidad. Vemos que los propios clientes son los que demandan otras soluciones a las consideradas estándares; necesitan vehículos que se adapten mejor a las necesidades de los usuarios de cada ciudad o de cada región, a su orografía, a su operativa diaria, etc. El papel que jugamos los carroceros para poder satisfacer dichas necesidades es esencial. Aportamos la flexibilidad que las marcas no tienen y, por tanto, aportamos valor a marcas, clientes y usuarios finales. A las marcas también les aportamos la posibilidad de acudir a mercados internacionales donde el vehículo fabricado con los estándares europeos no tiene prácticamente posibilidades. Esos proyectos *ad hoc* para países como, por ejemplo Emiratos Arabes Unidos, son muy valiosos para nuestros aliados, las marcas, ya que cada vez son más los países que quieren "producto europeo" adaptado a la normativa propia. El carácter innovador del carroceros nos hace afrontar cada proyecto con la ilusión del primer día, sabiendo que es esto precisamente, la innovación, lo que nos hace ser competitivos en el mundo globalizado en el que vivimos.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

En el segmento urbano yo ya no hablaría de energías o propulsiones alternativas, sino reales. Se han constatado como una realidad tanto el GNC como el vehículo híbrido diésel-eléctrico. La opción del vehículo 100% eléctrico también empieza a ser una realidad y lo será cada vez más en nuestras ciudades, sustituyendo las compras de vehículos híbridos por eléctricos de carga de oportunidad y/o carga nocturna. En donde sí se puede seguir hablando de propulsiones alternativas al diésel es en los segmentos Clase II y III, donde todavía hay que seguir buscando soluciones que sustituyan a los vehículos diésel. Creo, no obstante, que a día de hoy en el Clase II, tanto el GNC como el vehículo híbrido diésel-eléctrico son también una alternativa real a los vehículos diésel de cercanías: hay casos probados de éxito como son el

CRTM, Bizkaibus o, ahora, la renovación completa del TIB de Mallorca. En larga distancia, los vehículos de GNL siguen sin implantarse como, por el contrario, pasa en los camiones. Queda pendiente encontrar la solución idónea donde el GNL pueda convivir con la necesaria alta capacidad de bodega para un vehículo de largo recorrido.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Tenemos mucha ilusión puesta en esta feria y, como ya dijimos antes, si las circunstancias lo permiten, Grupo Castrosua estará un año más presente en esta importante feria para estar cerca de nuestros clientes y poder presentarles de primera mano nuestras novedades.

DYPETY

‘Esperamos presentar la versión eléctrica del Dyparro’

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

La compañía Dypety fue fundada en 1995. Nuestra fábrica está situada en la localidad rumana de Bacau, y nuestra sede en España se ubica en Getafe (Madrid). En la actualidad, contamos con 250 trabajadores.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

Las ventas en el año 2019 superaron los 30 millones de euros, gracias a un volumen de 250 unidades fabricadas. De cara a este 2020, nuestra intención es de elevar la facturación hasta 36 millones y la producción hasta los 300 vehículos.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto.



Angel Torres Mora es gerente en Dypety España desde Enero de 2018.

¿Podemos esperar novedades este ejercicio?

Comercializamos el minibús Granturismo Dyparro con capacidad de 16 hasta 33 plazas, fabricado en poliéster, aluminio y acero inoxidable. Cuenta con motorizaciones Mercedes Benz 519 CDI (190 CV) e Iveco Daily Hi-Matic con el motor F1C de 3.0 litros potencia de 210 CV. La novedad para este año es la posible presentación del Minibus Dyparro eléctrico 100%.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocería, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

Aportamos, como valor añadido, el minibús con dos puertas y la gran capacidad de maletero de casi 4 m3, siendo esto muy valorado por las empresas transportistas. En tecnología, estamos a la vanguardia del mercado, fabricando con materiales ligeros, resistentes y anticorrosivos.

La flexibilidad de nuestros minibuses es total, pudiendo configurar las capacidades a la medida del cliente.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Estamos fabricando minibuses de GNC con motorización Iveco y se está trabajando en el minibús eléctrico 100%, del que ya disponemos de un prototipo con una autonomía de 200 km.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Sin duda alguna estaremos en la FIAA 2020, siendo el mejor escaparate para España y Europa de mostrar nuestros productos. La sensación es muy buena y pensamos que será un éxito total para nuestra marca.

FERQUI

‘Esperamos un ligero incremento en nuestras matriculaciones’

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

Carrocerías Ferqui, SL, se fundó en el año 1957. Tiene su sede en la Zona Industrial La Barreda, en Noreña (Asturias), y se dedica a la fabricación microbuses y midibuses desde 19 hasta 37 plazas. Bajo la marca registrada Ferqui, comercializa los modelos Nora, Sunset, Sunrise y Dino en toda la Unión Europea. Actualmente, cuenta con una plantilla de 135 empleados.

2.- Cifras de cierre 2019, facturación y previsiones 2020.

En el año 2019 matriculamos un total 219 unidades, de las que 35 tuvieron menos de 22 plazas y 184 más de 22 plazas. Esto se traduce en una facturación de 13,3 millones de euros. La previsión que manejamos para 2020 es la de alcanzar las 235 unidades.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto.



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

Teléfono: (+34) 985 740 420
www.ferqui.com



¿Podemos esperar novedades este ejercicio?

Destacaría nuestra buena relación calidad-precio, la alta durabilidad del producto y la buena rentabilidad que ofrecemos para los operadores.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

Seguir trabajando para ofrecer productos que se adapten a las crecientes necesidades, tanto tecnológicas como medioambientales, y prestar un buen servicio a los operadores.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

A medida que se consigan mejoras tecnológicas y reducciones de coste, tanto en los vehículos de gas como híbridos y eléctricos, se irán introduciendo paulatinamente en todos los segmentos de servicios.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

La FIAA, además de ser una buena feria para presentar los productos, es sobre todo



Faustino Quince es el director general y comercial de Carrocercías Ferqui.

un excelente punto de encuentro de todo el ecosistema de la movilidad colectiva por carretera.

INDCAR

‘Estamos preparando soluciones de gas con 500 litros de capacidad’

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

Industrial Carrocera Arbuciense se fundó en 1888 bajo el nombre Carrocercías Queralt. Actualmente, Indcar cuenta con dos sedes productivas, una en Arbúcies (Girona) y otra en Brasov (Rumanía), además de dos sedes comerciales propias en Francia e Italia. Entre todas las empresas del grupo sumamos más de 250 profesionales.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

2019 se ha cerrado con un crecimiento del 7% respecto a 2018. Hemos fabricado 420 unidades, de las cuales el 65% son de nuestra gama Mobi, y un 35% son vehículos 100% urbanos. En 2019 hemos facturado 38,8 millones de euros entre todas las empresas del grupo Indcar. Nuestro principal mercado es el italiano, seguido del español y el francés. Los mercados nórdicos y del centro de Europa están creciendo también.

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

Somos expertos en minibuses, con la gama más amplia del mercado en este tipo de producto, ofreciendo más de 80 soluciones distintas, tanto para el transporte escolar, urbano, interurbano y discrecional. Este año 2019 hemos visto crecer nuestra gama de urbanos con soluciones más pequeñas de nuestro modelo Mobi City, con el lanzamiento del Mobi City L7. También hemos adaptado todo nuestro portafolio carrozado sobre Daily a la nueva Iveco Daily MY2019. Para 2020 estamos trabajando en nuevas propulsiones a gas, creando soluciones que darán capacidad de más de 500 litros, frente a los 246 que ofrecen las soluciones actuales.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...



Gaël Queralt es el director general de Indcar.

Los carroceros debemos dar respuesta a todas estas áreas. Nuestro trabajo se basa en ofrecer soluciones personalizadas para los clientes. Por ello, tanto la aportación de valor añadido (con soluciones únicas y diferenciadas) como la flexibilidad (para adaptarnos a las necesidades concretas de nuestros clientes), son claves. Asimismo, cada día vivimos en un mundo más tecnificado, por lo que la conectividad de nuestros modelos y las nuevas propulsiones más sostenibles son indispensables para poder mantenernos competitivos en este mercado.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Son nuestra apuesta de presente y de futuro. El mundo del transporte está en plena revolución y sobre todo el transporte urbano. Las exigencias de las Administraciones pero también de los ciudadanos serán cada vez mayores respecto a las emisiones. Nuestra visión es ofrecer vehículos que sean respetuosos con el medio ambiente y muy funcionales para los operadores, proponiendo soluciones con mayor autonomía y sin perder plazas.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

FIAA es siempre muy positiva para nosotros. Vamos a poder enseñar a todos los que vengan a visitarnos nuestros vehículos a gas y otras novedades que estamos

preparando. La situación excepcional que se está viviendo estos días por efecto del coronavirus hace difícil prever qué pasará este año con las ventas, aunque de momento somos positivos y esperamos que la situación se estabilice lo antes posible.

INTEGRALIA

‘Introducimos mejoras en el One y en el modelo Urban’

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

Integralia cumple 21 años de historia en 2020 con una plantilla de 31 trabajadores. Integralia centra su actividad en el carrozado de microbuses aplicando la pasión y la emoción en el diseño y la fabricación, para conseguir un producto inconfundible. El trabajo con nuevos materiales y la escucha activa, del Sector y de las opiniones de nuestros clientes, permite a Integralia desarrollar sus productos para satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de quienes los van a usar. Integralia tiene su sede en Esquiroz (Navarra) y su actividad se centra en tres naves de fabricación y logística que rondan los 15.000 metros cuadrados. Para Integralia, la relación con sus clientes se extiende más allá del hecho de la venta.



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

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

En 2019, Integralia ha fabricado 50 vehículos para el mercado nacional y 69 para exportación. La facturación de Integralia ronda los 7,8 millones de euros. Para 2020, hacer previsiones en plena crisis del coronavirus nos parece aventurado.

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

Integralia trabaja con tres modelos, T-ONE, ONE y URBAN. T-ONE ofrece hasta 22 plazas y un microbús básico configurable a prácticamente cualquier necesidad. A través de las opciones de personalización, el T-ONE básico se puede destinar para el transporte escolar, turismo, PMR o VIP. Nuestro proceso de configuración permite al transportista conseguir exactamente el vehículo que necesita para dar su servicio, aportando esos matices que hacen a la empresa de transporte ofrecer un servicio singular. Además, nuestro microbús ONE estrena en 2020 tres opciones diferentes de configuración del vehículo que nos permiten hasta 25 plazas y seis metros cúbicos de maletero, según la versión elegida. Tras dos años de vida, ONE recibe una actualización importante que va a permitir personalizar a gusto del cliente tres configuraciones básicas que se diferencian entre sí por el espacio para equipaje que ofrecen. Nuestros clientes han confirmado que la experiencia de conducción de este vehículo es excepcional, aunando la maniobrabilidad y el escaso consumo de los microbuses, sin sacrificar el espacio y la comodidad. Por último, para este año actualizamos la gama URBAN con vehículos *low floor* de acceso central y con capacidad para llevar hasta 26 pasajeros. Es un vehículo que exportamos a 10 países y que se caracteriza por su eficacia y robustez gracias a la carga de tecnología que incorpora.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria

carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

Para empezar habrá que ver qué hay más allá de la pandemia de coronavirus. Es una situación nueva que determinará un horizonte nuevo. Puede ser que nos encontremos con más fusiones en el transporte, con menos subvenciones al Sector y con las mismas necesidades de movilidad que actualmente conocemos. Integralia ya tiene a un equipo estudiando estas cuestiones para poder satisfacer las posibles necesidades de los transportistas, pero hay variables que no se pueden prever, como cuánto tiempo vamos a tardar en recuperar el concepto de movilidad como hasta ahora lo habíamos conocido.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Integralia apuesta por las soluciones alternativas, pero les exige, como al resto de sus propuestas comerciales, parámetros demostrables de eficacia y rentabilidad. Integralia prefiere llegar bien y con el criterio de calidad que conocen nuestros clientes, antes que llegar pronto. Por eso todavía no tenemos en catálogo soluciones alternativas, aunque estamos trabajando en ello a través del proyecto Voletus. Integralia participa en el desarrollo de un microbús eléctrico para estudiar todos los detalles que ofrece su construcción y su desarrollo, y todavía no puede ofrecer una solución operativa y sostenible, en la que capacidad y autonomía vayan de la mano. Igual Integralia puede darnos una sorpresa próximamente.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Hablar de FIAA en estos momentos resulta difícil por respeto a la situación que estamos viviendo todos. En el sitio donde va el stand de Integralia, ahora mismo hay un hospital de campaña. Sin embargo, la FIAA supone un reto y aporta la esperanza de que podemos superar este bache llegando a esa fecha en condiciones.

IRIZAR

‘Veremos novedades sustanciales en el ámbito tecnológico’

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

Irizar nació en el año 1889. El pasado año celebramos nuestro 130º aniversario. Irizar es un grupo empresarial con presencia internacional, que actualmente está presente en seis sectores de actividad: transporte de pasajeros, electromovilidad, electrónica, motores y generadores eléctricos, conectividad y energía. Irizar, S. Coop es la empresa matriz del Grupo y su sede central se ubica en la localidad de Ormaiztegui (Gipuzkoa, España), donde también se encuentra Creatio, el Centro de Investigación y Desarrollo del Grupo. Es un Grupo sólido, diversificado geográficamente e industrialmente, compuesto por más de 3.300 personas y con presencia comercial en los cinco continentes. Un grupo en continuo crecimiento que apuesta decididamente por la marca, la tecnología y por la sostenibilidad.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

2019 ha supuesto un nuevo récord de facturación en el Grupo. Cerraremos el año con una facturación consolidada aproximada de 750 millones de euros, a la espera de tener las cuentas auditadas, que suponen un año récord en nuestra



Rafael Sterling, director general del Grupo Irizar.

historia. Continuamos creciendo en número de vehículos integrales. Hoy en día, dos de cada seis vehículos que fabricamos en Ormaiztegui son integrales. En España, en el año 2019 nuestra cuota de mercado ha mejorado, con lo que podemos hablar de resultados positivos. Nuestra penetración en España se sitúa en un 40% en el mercado de interurbanos, cercanías, discrecional y líneas de corto y largo recorrido. En total 560 unidades, de las cuales el 47% (420 unidades) han ido al segmento discrecional, líneas de corto y largo recorrido, y un 23% (140 unidades) al segmento interurbano y

de cercanías. Realmente en estos momentos es muy difícil aventurarnos a informar sobre previsiones de cara a 2020, pues la situación es muy compleja. Además de los problemas que existen con el tema de los concursos y la bajada de turismo, estamos viendo que el número de matriculaciones en España se ha venido reduciendo en los últimos años y eso, evidentemente, afecta a los volúmenes que tenemos para el mercado local. Si a esto añadimos los últimos acontecimientos, sin duda, la situación va a empeorar. Nuestra estrategia siempre es a largo plazo y está basada en marca, tecnología y sostenibilidad. Creemos estar bien preparados tanto para superar esas coyunturas como para afrontar los nuevos retos de movilidad a los que nos enfrentamos hoy en día. Por lo tanto, aunque sea un año complejo, esperamos que para el grupo Irizar sea un año positivo.

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

Contamos con una de las más amplias gamas de producto en el mercado de autobuses y autocares, con tecnología de nuestro grupo y con soluciones completas 'llave en mano'. Hoy en día ofrecemos nuevas generaciones de autocares de alta tecnología para el segmento Premium, vehículos integrales o convencionales, una gama completa de híbridos con dos tipos de motores de combustión, Euro6 D, de 6,7 y 8,9 litros, homologados para funcionar con diésel fósil, HVO (diésel de origen vegetal) y N (gas natural) con y sin autonomía eléctrica,

además de los autobuses eléctricos urbanos cero emisiones Clase I. En Busworld 2019 presentamos la nueva generación del modelo de autocar Irizar i4, con un rediseño estructural que incorpora entre otros muchas novedades, nuevos materiales más ligeros para la reducción de peso, delantera más aerodinámica, con mayor capacidad lumínica, y todo ello para ofrecer ahorros significativos de combustible y de emisiones. Una nueva generación del Irizar ie bus con un nuevo diseño tanto exterior como interior, logrando un vehículo más atractivo, eficiente, fiable y seguro. Y la nueva versión del Irizar ie tram de 12 metros de longitud. También anunciamos el acuerdo de colaboración con Mobileye del Grupo Intel, para desarrollar conjuntamente funcionalidades avanzadas dirigidas a abordar los diferentes niveles de automatización de los autobuses y autocares del Grupo Irizar y mejorar la seguridad, la eficiencia y la conectividad (5G) de sus autobuses y autocares. Y seguimos sin parar, avanzando en el desarrollo de nuevas tecnologías y servicios que ofrezcan soluciones pioneras a las diferentes necesidades de movilidad del futuro en todo el mundo que reduzcan los consumos y emisiones, mejoren la sostenibilidad y añadan más valor a los clientes. Actualmente, estamos involucrados en proyectos de I+D que nos permitan seguir siendo competitivos y liderar la movilidad sostenible del futuro (conducción autónoma, almacenamiento de energía, seguridad, digitalización, energías alternativas...). Y este año también veremos novedades sustanciales.

Hidral Gobel

ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
con 20 años de experiencia

Gobel 300:
Plataforma automática



Gobel EVO y MICRO:
Plataformas semiautomáticas



Rampa GOLDEN:
Rampa manual para autobuses de piso bajo



Rampa VICOLI:
Rampa eléctrica para autobuses de piso bajo



Accesorios:
Fijaciones de silla de ruedas y pasajero



unwin
An Alcoa Group Company

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

Seguimos pensando que la situación es cada vez más complicada para la industria carrocera en Europa. La tendencia hacia productos completos es irreversible. En autocares, la tendencia continuará hacia vehículos más sostenibles, vehículos híbridos o con energías alternativas, y en autobuses urbanos, los vehículos cero emisiones son la opción de futuro.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Lo que está claro es que debemos de ofrecer soluciones cada vez más sostenibles para afrontar los retos de la movilidad del futuro, por lo que hay que seguir invirtiendo en tecnologías para eliminar las emisiones de efecto invernadero y las emisiones sonoras. Actualmente, nuestra atención se centra en el desarrollo de tecnologías cada vez más seguras, eficientes y ecológicas, (diésel, HVO, tecnologías eléctricas, híbridas,

baterías, GNC y GNL).

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Como líderes del mercado nacional, acudiremos a la FIAA con un stand donde mostraremos la última generación de nuestra gama de autobuses y autocares integrales, híbridos y eléctricos, con novedades tecnológicas claves para el futuro. Para nosotros será el marco ideal para convertir nuestro stand en el punto de encuentro y de relación con todos nuestros clientes, con la prensa y todos nuestros colaboradores. Y, como siempre, aprovecharemos por un lado, para mostrar nuestro compromiso con la sociedad y con nuestros clientes, a los que seguimos aportando un alto valor añadido en aspectos como el diseño, la personalización, la seguridad, el coste operativo, la tecnología y la sostenibilidad. Y por otro, para apoyar y fortalecer el Sector de autocares y autobuses españoles y europeos, así como fomentar el uso del transporte público. Este año presentaremos algunas novedades tecnológicas sustanciales en

poder seguir en un mercado tan competitivo y maduro como es este.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Creo que es un tema que va más despacio de lo que realmente creemos. En los últimos años, han ido surgiendo diversas opciones dentro de nuestro Sector, tales como el GLP, eléctrico, híbrido. Desde nuestro departamento de I+D y por nuestra vocación y orientación a la industria carrocera, no solo nos preocupa la propulsión de los autocares, a la cual nos adaptaremos sin ninguna duda, sino también a la utilización de materiales sostenibles a la hora de la fabricación de productos. Por esto estamos haciendo una inversión importante como

fábrica para disminuir las emisiones medioambientales.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Afrontamos la FIAA con muchas ganas y con mucha ilusión. Vemos este Sector como una gran familia y en todas las ferias. La verdad, es un entorno en el cual nos encontramos muy a gusto, pero también somos muy conscientes del impacto que está ocasionando el Covid-19 y nuestra prioridad es siempre la seguridad de nuestros trabajadores y clientes, y su bienestar. Esperemos que en esas fechas podamos disfrutar de unas jornadas llenas de ilusión y podamos ver y disfrutar de la compañía de todos nuestros amigos del Sector.

NOGEBUS

‘Creemos firmemente en la personalización de la gama’

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

Fundada en 1964 Noge Bus, SL es una empresa especializada en la fabricación de carrocerías para interurbanos. Los fundadores fueron Miquel Genabat Puig y Josep Noguera, quien se desvinculó de la compañía en el año 1978. Noge Bus comenzó su andadura como carrocerero ocupándose de acabar las carrocerías sobre estructuras Monotral Pegaso 6021 y 6035, hasta que en los años 1980 comenzó a fabricar carrocerías completas de autobuses interurbanos entre otros los míticos modelos Xaloc, Condor, Mistral, Etnia y Vesubio. Actualmente somos una plantilla de 65 personas y desarrollamos los modelos Titanium, Touring HD y HDH y Touring H sobre bastidores Scania, Mercedes Volvo y MAN. Y en microbuses Sprinter Basic y Plus, además de un nuevo proyecto que esperamos presentar en los próximos meses con MAN TGE.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

Las cifras de facturación del año 2019 fueron un total de 109 unidades, las cuales se dividen en 72 unidades de Titanium y Touring HD y HDH, 25 unidades de Touring H y 12 Microbuses Sprinter Basic y Plus, con total de facturación muy cercano a los 14 millones de euros. En cuanto al año 2020, nos gustaría volver a repetir dichas cifras, pero siendo realistas y debido a la situación actual del estado de alarma por el coronavirus, no sabríamos qué contestar a día de hoy.

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

Nuestra filosofía corporativa se basa en proveer soluciones técnicas para conseguir vehículos que reúnan a la vez Evolución, Seguridad, Exclusividad, Practicidad, Confort y Fiabilidad, todo ello sin olvidar que un Autocar puede ser Bello y sofisticado buscando los mejores acabados para los clientes más exigentes. Para ello disponemos de una gama de



Asier Moreno, gerente comercial de la Delegación Norte de Nogebus.

producto desde las 16 hasta las 71 plazas y nuestros modelos actuales son el Titanium, que es nuestro buque insignia; los modelos Touring y Touring H, que destacan por su robustez seguridad y comodidad; y nuestra gama de microbuses Sprinter Basic y Plus, que se adaptan a las necesidades concretas de cada cliente. Estamos trabajando en varios proyectos a medio plazo, pero este año estamos contentos de transmitir que se sumará a la gama de producto el microbús MAN TGE, que haremos en varias versiones desde 16 a 22 plazas con maletero o PMR, según la necesidad de cada cliente. Este año toda nuestra gama de producto contará de serie con un sistema de desinfección de ambiente por ozono para asegurar un ambiente limpio y libre de bacterias y gérmenes.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

Nos esperan tiempos llenos de cambios, nuestro cliente está en constante evolución y nosotros queremos estar a la altura de sus expectativas, no solo fabricamos carrocerías si no que interpretamos las necesidades del consumidor final para crear autobuses funcionales, modernos y confortables, equipados con la mejor tecnología. Creemos firmemente en la personalización de nuestros productos a cada una de las diferentes necesidades. Nos hace verdaderamente muchísima ilusión

SUNSUNDEGUI

‘Trabajamos en adaptaciones para los mercados internacionales’

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

La compañía fue fundada en 1944 por José Sunsundegui y hasta los años '80 se dedicó a la reparación de material ferroviario, pasando en esa década a carrozar autobuses y autocares. En la actualidad, Sunsundegui carroza los modelos SC7, SC5 y SB3 en sus versiones *low entry* y piso alto, incluyendo versiones articuladas, sobre chasis Volvo, MAN, Scania y Mercedes. La empresa cuenta con 450 trabajadores.

2.- Cifras de cierre 2019, facturación y previsiones 2020.

En el año 2019 hemos carrozado alrededor de 420 unidades, aproximadamente un 40% para el mercado nacional y el 60% restante para exportación, con un volumen de facturación de más de 60 millones de euros. Para 2020 esperamos incrementar de manera importante nuestra capacidad productiva, gracias al éxito que están teniendo nuestros vehículos en el mercado internacional y a la mejora de nuestras instalaciones y proceso productivo. Para ello, estamos acometiendo mejoras en las infraestructuras y desarrollando una importante política de empleo, que pasa por contratar a unos 100 nuevos operarios.

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

— El SC7, nuestro coche insignia, diseñado para largas y medias distancias, un coche de referencia por su diseño, durabilidad, confort y tecnología.

— El SC5, el más versátil y polivalente de nuestra gama, creado para servicio de cercanías y distancias medias.

— El SB3, diseñado para servicios urbanos e interurbanos, enfocado a recorridos de corta y media distancia, disponible en piso alto y *low entry* tanto en sus versiones rígido en dos y tres ejes, así como articulado. Para 2020 estamos trabajando en varias adaptaciones de nuestros vehículos para el mercado nacional y extranjero.



Andrey Solntsev es el director comercial nacional y de Exportación de Sunsundegui.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

El futuro de la industria carrocera a medio plazo es esperanzador, porque se ofrece mayor flexibilidad y rapidez en adaptaciones especiales, posibilidades de incorporar diferentes tecnologías y así ofrecer un mayor valor añadido, adaptándose a las necesidades específicas de cada cliente y mercado. Se ofrecen plazos reducidos ante los nuevos requisitos de cliente para su satisfacción.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

La situación actual del Sector del transporte de viajeros está viviendo un cambio importante debido a las nuevas normativas de emisiones y la introducción de motores de propulsión alternativa. En este momento, Sunsundegui no está presente en esta competencia.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Sunsundegui, al igual que en años anteriores, estará presente con su gama de producto para presentarla a todo el mercado, tanto nacional como exportación, y seguir estableciendo lazos con sus clientes.

UNVI

‘Afrontamos una profunda renovación de nuestra gama’

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

Unvi nace en 1995 y actualmente cuenta

con una plantilla de unos 300 empleados. La sede principal, junto con parte de la producción, está situada en Ourense. En Oporto tenemos otra planta de fabricación,

Desde la gestión de los conductores hasta la maximización de la seguridad vial

Descubre WEBFLEET - La solución de gestión de flotas número 1 de Europa



Aumenta la seguridad en carretera. Establece tiempos de llegada precisos. Mejora el estilo de conducción de tu equipo de conductores. WEBFLEET te ayuda a lograrlo. Más de 50.000 empresas de todo el mundo ya confían en nuestra solución para conducir sus autobuses y autocares, pasajeros y negocios a donde necesitan ir.

Let's drive business. Further.

Camo, donde se está realizando desde 2019 una completa renovación de las instalaciones que la sitúa al máximo nivel dentro de la industria carrocera. Entre las dos fábricas suman más de 40.000 m² y proporcionan una capacidad productiva anual de 500 unidades, con una gran variedad de carrocerías disponibles.

2.- Cifras de cierre 2019 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2020.

En 2019 se han facturado 196 unidades, de las cuales aproximadamente un tercio se corresponden con vehículos de dos pisos. Las restantes se corresponden a micros y midibuses. La facturación de 2019 ha sido de unos 32,3 millones de euros. Si bien el presupuesto de 2020 aspiraba a superar con creces al de 2019 y acercarse poco a poco a niveles de 40 millones de euros, la situación actual de crisis del Covid-19 hace que cualquier estimación sea difícil y esté sujeta a múltiples factores externos, que son difícilmente controlables en cuanto a la influencia en pedidos de nuestros clientes, lo que obligará a adecuarnos a la situación en todo momento hasta llegar a un estado de normalidad cuanto antes.

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

Nuestra gama siempre se ha caracterizado por una gran diversidad, desde microbuses hasta doble piso interurbano, llevándonos a ser un carroceros de referencia para nuestros clientes al poder encontrar cualquier



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

producto que satisfaga sus expectativas, y con cualquier motorización de cualquier marca. Actualmente estamos inmersos en un fuerte plan de actualización de nuestros productos, lo que nos llevará a presentar en FIAA:

- Un nuevo minibús, el M20, como sustituto de nuestro superventas Compa T.
- Un nuevo urbano C20, con motorización 100% eléctrica, aprovechando la experiencia de más de tres años con los autobuses doble piso 100% eléctricos, los cuales gozan de la confianza de todos nuestros clientes por su excelente desempeño y fiabilidad. Este nuevo modelo C20 estará disponible también en versiones diésel y GNC.
- Las nuevas versiones de furgones

carrozados S20, que reemplazará a la exitosa gama Vega de microbuses.

— Un nuevo modelo L20, nuestra versión renovada del midibús, reemplazando al modelo Cimo.

— La versión europea de nuestro doble piso interurbano, SIL, carrozado sobre chasis Scania. Sumando el carrozado sobre chasis MAN, son ya más de 130 unidades entregadas, lo que confirma que es un producto fiable, rentable y de calidad.

4.- ¿Cuál es el futuro de la industria carrocera, a medio plazo? Valor añadido, tecnología, flexibilidad...

La industria carrocera ha de continuar adaptándose a la evolución del mercado, de las nuevas tecnologías de propulsión más eficientes (eléctricos, híbridos, GNC, GLP, Euro 6 y célula de combustible), aportando la flexibilidad y el valor añadido sobre los chasis que desarrollen las marcas en línea de una mayor sostenibilidad. Esa flexibilidad y versatilidad para carrozar cualquier solución es la que ha caracterizado a Unvi y por la que ha llegado a ser lo que es, y queremos que siga siendo reconocida en el mercado.

5.- ¿Cuál es su posición acerca de las propulsiones alternativas?

Se está plasmando una firme apuesta por productos de propulsión alternativa, ya sea GNC/GLP, híbridos o 100% eléctrico. Si bien *a priori* comenzada por las grandes empresas públicas y privadas, también ahora entre el resto de los operadores medios, los cuales quieren contribuir a la mejora ambiental y su impacto en la salud

de los ciudadanos y la sociedad en general. Como siempre, Unvi está cerca de sus clientes y afronta los desarrollos necesarios para cumplir sus demandas, buscando los socios adecuados para cada operación. En el caso de doble piso turístico eléctrico, se ha afrontado un desarrollo de forma independiente con unos socios tecnológicos de primer nivel al no existir un chasis disponible para ello. Ya son 11 las unidades entregadas a clientes con operaciones en París, Londres, Ámsterdam y Bruselas con gran éxito, puesto que los clientes son recurrentes, así como prescriptores para otros clientes que sondan la electrificación. Siguiendo con las propulsiones alternativas, mantenemos colaboraciones con Scania (GNC), Iveco (GNC) y Volvo (híbridos) respectivamente, siendo un nuevo éxito con clientes muy exigentes. Se han entregado ya seis unidades a París de un DDOT Scania GNC, 15 unidades a Barcelona de un Volvo con propulsión híbrida y varias unidades Compa T sobre Iveco GNC para Toledo, Murcia y, en breve, Madrid.

6.- Estamos en año de FIAA. ¿Cómo la afrontan y qué sensaciones tienen?

Unvi afronta la próxima edición de la FIAA con expectativas positivas fruto de las novedades que vamos a presentar al mercado, las cuales constituyen una gran renovación de nuestros productos exitosos para que puedan ofrecer mejores características a nuestros clientes. La situación del Covid-19 y sus efectos en España y nuestros clientes nacionales impactará sobremanera y definirá cómo hemos de adaptarnos a la realidad.

FICHAS DE PRODUCTO

AYATS



www.carroceriasayats.com

BRAVO I R CITY



Tipo: Autobús doble piso - Urbano
Longitud: Desde 9,95 metros (dos ejes) hasta 14 metros (tres ejes).

Altura: 4 metros (4,1 con toldo)

Capacidad: desde 55 hasta 102 plazas + T + C.

Motorización: Vehículo integral 100% eléctrico o con motor diésel Mercedes.

Características: Vehículo clase I. Equipamiento configurable según necesidades del cliente. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

HORIZON

Tipo: Autocar doble piso - Gran turismo
Longitud: Desde 13,35 hasta 15 m.

Altura: 4 metros

Capacidad: desde 83 hasta 97 plazas + T + C



Motorización: según las necesidades del cliente.

Características: Vehículo Clase III. Estructura de acero inoxidable. Equipamiento configurable según necesidades del cliente. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

INTERCITY

Tipo: Autocar doble piso - Interurbano
Longitudes: Desde 11,45 metros (dos ejes) hasta 14,35 metros (tres ejes).

Altura: 4 metros

Capacidad: desde 78 hasta 130 plazas + T + C



Chasis: Integral Ayats, con motor Mercedes.

Características: Vehículo Clase II con Low Floor. Posibilidad de estructuras portaequipajes desmontables hasta 8 m³. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

SPIRIT

Tipo: Autocar - Gran Turismo

Longitudes: Desde 13,35 hasta 15 metros

Altura: 4 metros

Capacidad: Desde 48 hasta 71 plazas + T + C



Bodega: 25,5 m³.

Motorización: Según las necesidades del cliente.

Características: Vehículo Clase III. Estructura de acero inoxidable. Equipamiento configurable según necesidades del cliente. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

BEULAS



www.beulas.net

AURA

Tipo: Autocar - Gran turismo

Longitudes: 10,80, 12,20, 12,72, 12,90, 13, 13,70, 14,40 y 15 metros



Altura: 3,625 metros (con AA)

Anchura: 2,55 metros

Chasis: Todos los tipos y motorizaciones

Capacidad: 47, 55, 59, 63, 67 y 71

Volumen bodegas: 8, 10, 11, 12, 13,5, 15 y 16,5 metros cúbicos

Ancho pasillo: 360 mm

Distancia butacas: 720 mm

CYGNUS



Tipo: Autocar Gran Turismo

Longitudes: de 10,8 hasta 15 metros (10,8 - 12,2 - 12,72 - 12,90 - 13,7 - 14,4 - 15)

Altura: 3,425 metros (más AA)

Anchura: 2,55 metros

Capacidad: desde 47 hasta 71 + 1 + 1

Volumen bodegas: 8 - 8,8 - 9,5 - 12 - 13,5 - 15 metros cúbicos

Ancho pasillo: 360 mm.

Distancia butacas: 720 mm.

GIANINO 2,32

Tipo: Midibús - Interurbano
Longitudes: 7,5 - 8,3 - 9 - 9,5 metros
Altura: 3,15 metros (más AA)
Anchura: 2,32 metros
Capacidad: 27/31/35/37 + 1 + 1.



Volumen bodegas: 4,2/4,55/4,8 metros cúbicos
Ancho pasillo: 350 mm.
Distancia butacas: 730 mm.

GIANINO 2,50



Tipo: Midibús - Interurbano
Longitudes: 8,3 - 9 - 9,5 metros

Altura: 3,15 metros (más AA)
Anchura: 2,50 metros
Capacidad: 31 /35 /37+1+1
Volumen bodegas: 4,55 / 4,8 / 5,5 metros cúbicos
Ancho pasillo: 350 mm.
Distancia butacas: 730 mm.
Motorización: MAN
Equipamiento: Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

GLORY



Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitudes: 13,20, 13,90, 14,60 y 15 m.
Altura: 3,785 metros más AA
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 63+2+1, 61+3+2+1 / 67+2+1, 65+3+2+1 / 71+2+1, 69+3+2+1 / 73+2+1, 71+3+2+1.
Volumen bodegas: 13/15/16,5/17 m3
Ancho pasillo: 360 mm
Distancia butacas: 720 mm

JEWEL

Tipo: Autocar - Gran turismo

Longitud: 13,3, 13,9, 14,15, 14,6 y 15 metros
Altura: 4 y 4,170 metros (con aire AA)



Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 83, 87, 89, 93, 97+1+1.
Volumen de bodegas: 8,5 metros cúbicos
Ancho de pasillo: 370 mm
Distancia butacas: 770 mm
Motorización: Según necesidades del cliente.
Equipamiento: Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

MYTHOS



Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitud: 13,2, 13,7, 14,4 y 15 metros
Altura: 3,785 metros (sin AA)
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 59, 63, 67 y 71 plazas +guía+conductor.
Volumen de bodegas: 13 - 15 - 16,5 - 18 metros cúbicos
Ancho de pasillo: 360 mm

BUS TURÍSTICO



Tipo: Urbano doble piso low entry con vista panorámica
Longitud: 15 metros
Altura: 4 metros (sin AA)
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 83 asientos (69 en planta superior).
Características: Plataforma central para PMR de mayor capacidad, admite la posibilidad de transportar dos sillas de ruedas y espacio para carrito de bebé, calefacción en ambos pisos (también en el piso superior descubierto), USB en todas las plazas. Todo incluido en la carrocería. Acabados estéticos en materiales de alta gama.



Tu camino,
nuestro compromiso.

Autosur de Levante, venta y reparación de ejes, cajas de cambio y sistemas de dirección para autobuses, autocares y minibuses.

Departamento propio de asistencia técnica para resolver **in situ** tus necesidades y mantenerte en movimiento.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Voith Partner
 Service

Alhson
 Transmission

BYD

CARRARO

BL

EATON

DANA

ZE SERVICE PARTNER

www.autosurdelevante.com

Barcelona
 Pol. Ind. Can Bernades Subirà,
 C/ Anjoia nº4
 08130 Sta. Perpètua de
 Mogoda (BARCELONA)
 (+34) 93 518 33 28

Valencia
 Pol. Ind El oliveral
 C/ A nº6
 46394 Ribarroja del Túria
 (VALENCIA)
 (+34) 96 164 30 40

Zaragoza
 Pol. Ind Ciudad del
 Transporte C/ N nº23
 50820 San Juan de
 Mozarrifar (ZARAGOZA)
 (+34) 976 45 57 77



promociones@autosurdelevante.com



BURILLO



www.carroceriasburillo.com

DELPHOS THOR

Tipo: Autobús urbano
Longitud: 18 metros



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

LION'S CITY MAN



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

DOBLE PISO



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

CAR-BUS



www.car-bus.net

CORVI LONG

Tipo: Microbús
Longitud: 7,74 metros
Altura: 2,89 metros
Bodega: 1 a 3 metros cúbicos



Chasis: Furgón Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.
Capacidad: 19 plazas+G+C; 22+G+C. Cuenta con su correspondiente adaptación para PMR con una capacidad de 22+C con rampa interior vertical.
Características: El Corvi Long es el mejor compromiso entre capacidad, precio y elegancia. Transformado sobre chasis Mercedes Benz Sprinter 519 dispone de cristales exteriores panorámicos incluido el parabrisas, maletero trasero de gran capacidad con portón elevable, butacas reclinables, asiento conductor tapizado igual pasaje, revestimientos interiores de carrocería, canales de aire en ambos lados con salidas individuales, iluminación en led, equipo de AA en techo, calefacción por convectores, preinstalación de monitor + DVD entre otros.

CORVI DIPLOMATIC



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

CORVI



Tipo: Microbús
Longitud: 7,53 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Furgón Sprinter de Mercedes Benz.
Capacidad: 22 plazas + G + C
Bodega: hasta 4 metros cúbicos
Características: Transformación sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter, acceso mediante puerta servicio eléctrica. Cristales exteriores panorámicos Venus. Trampilla en techo, aire acondicionado en techo, portaequipajes en ambos lados con salidas de aire individual,

butacas reclinables, transporte escolar según R.D 443/2001, preinstalación de Monitor + DVD... Las versiones gama Corvi incluyen escolar, urbana, PMR, panorámica (versión turística), M1 y lujo. Opción de motorización GLP.

CORVI PANORAMIC



Tipo: Microbús
Longitud: 7,36 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Furgón Mercedes-Benz Sprinter 516/519 automático.
Capacidad: 19 plazas + C
Características: Cristalera panorámica plegable para ofrecer a los viajeros una experiencia inolvidable, butacas reclinables, equipo AA en parte trasera, calefacción, butaca de guía, acceso mediante puerta de servicio eléctrica, butaca conductor tapizada igual pasaje.

CORVI URBAN LOW ENTRY



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

LEPUS



Tipo: Microbús
Longitud: 7,34 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Furgón extra-largo Sprinter de Mercedes Benz.
Capacidad: 22 plazas + C
Bodega: 4 metros cúbicos
Características: Vehículo ideal para el transporte escolar, transformado sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter extra largo, acceso mediante puerta de servicio eléctrica, puertas traseras originales, asiento conductor tapizado igual pasaje, aire acondicionado en techo zona pasajeros...

SPICA

Tipo: Microbús.



Longitud: 7,74 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis cabina Sprinter de Mercedes-Benz.
Bodega: 4 metros cúbicos
Capacidad: 22 plazas + G+C
Características: Modelo carrozado sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter 519, modelo de gran confort y versatilidad, maletero trasero de gran capacidad con portón elevable eléctrico, aire acondicionado en techo zona pasajeros, portaequipajes en ambos lados con salidas de aire y luz individual, laterales interiores en ABS, acabados de carrocería, butacas reclinables con cinturones de 2 y 3 puntos según legislación vigente, transporte escolar, maleteros laterales en ambos lados, múltiples opcionales como monitor + DVD + GPS, freno eléctrico, entre otros a consultar... Homologación tipo europeo a 5.500 kg. El modelo Spica dispone de versiones urbana, escolar, PMR, lujo y turística.

SPICA URBAN



Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,53 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis-cabina extralargo Mercedes-Benz Sprinter.
Capacidad: 15 plazas+C+7 de pie, con opción de PMR.
Características: low floor en parte trasera con instalación de transportines, cristales panorámicos oscuros, AA en techo, calefacción por convectores, rampa acceso PMR, pre-instalación expendedora, suspensión neumática trasera, acceso mediante puerta eléctrica tipo alemán en parte delantera y doble hoja en parte trasera.

SPICA URBAN LOW ENTRY



Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,53 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis-cabina extralargo Mercedes-Benz Sprinter.
Capacidad: 13 plazas+C+11 de pie / 13 plazas + 8 de pie + 1PMR + Conductor.

Características: Carrozado sobre chasis Mercedes Benz Sprinter extra largo con *low entry* central, acceso mediante puerta central eléctrica de doble hoja, cristales panorámicos con ventana central aba-tible, canales de aire en ambos lados, asideros en pasillo y accesos, laterales interiores en ABS, pavimento terraflex antideslizante, iluminación interior led con doble intensidad, equipo de AA en techo, preinstalación de máquina expendedora, calefacción por convectores y múltiples opciones como letreros de ruta, cerrado puesto conductor, frene eléctrico, suspensión neumática en eje trasero.

TOURER HD



Tipo: midibús
Longitud: 9070 MM
Altura: 3650 MM
Chasis: sobre Mercedes Atego Benz
Capacidad: 35/37 + Guía + Conductor
Características: El vehículo Tourer se puede carrozar sobre el Mercedes Benz Atego 1224L 6 cilindros o sobre el 1223L 4 cilindros. Entre los múltiples detalles del carrozado se puede encontrar protección térmica e aislamiento acústico, parabrisas panorámico con línea de protección solar, suelo elevado pasajeros, puerta de servicio eléctrica con control remoto delantero y trasero, aire acondicionado para pasajeros con Webasto 18kW con segundo compresor, aire acondicionado para conductor y guía Tempatic original Mercedes Benz, butacas reclinables Sorftline con reposapiés, mesas, apoyabrazos madera y revistero. Se ofrece un equipamiento extra de cambio automático G90-6/6, 70-0,73 Mercedes PowerShift 3, pintura metalizada, USB en todas las plazas, cabina WC.

CASTROSUA



www.castrosua.com

NEW CITY



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

MAGNUS.E



Tipo: Suburbano e interurbano, Clase I, Clase II y Clase III.
Longitud: 10,8 / 11 / 12 / 12,8 / 14,7 / 18 / 18,75 metros.
Altura: 3,3 / 3,6 metros
Capacidad: hasta 135 pasajeros.
Chasis: Carrozable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado, con propulsión GNC o diésel, en dos y tres puertas. Versiones *low entry* y piso alto.

MAGNUS.H



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

STELLAE



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

DYPETY



www.dypety.es

MINIBUS SPRINTER

Tipo: Midibús
Longitud: 8,62 metros
Altura: 2,955 metros



Anchura: 2,35 metros
Chasis: Mercedes-Benz Sprinter 519.
Capacidad: 16 / 17 / 18 / 19 plazas más conductor más guía.
Equipamiento: Asientos de seguridad y confort. Combinación de colores en los asientos, adornos interiores de alta calidad, asientos cómodos y ergonómicos de felpa/ reclinables y resistentes al desgaste del carril. Iluminación interna fina y eficiente: techo / pasarela / peldaños, sistema de audio de alta calidad, eficiente sistema térmico, multicapa.

MERCEDES DYPARRO 919



Tipo: Midibús urbano
Longitud: 8,62 metros
Altura: 2,955 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Mercedes Benz.
Capacidad: 23 / 24 / 25 / 26 / 27 / 28 / 29 / 31 plazas más conductor más guía.
Equipamiento: Carrocería compuesta con materiales como aluminio, fibra de carbono, acero inoxidable. Suspensión neumática. Compartimentos laterales y trasero. Dos puertas de acceso de pasajeros con sistema eléctrico, puertas laterales estructura de acero inoxidable y fibra de carbono, pasillo iluminados con tira de LED con protección de silicona, instalación de pisos para asientos protegidos contra la infiltración de agua a la carrocería.



WING

El microbús más amplio de su categoría

Una gama renovada que ofrece más espacio, más plazas, más confort y mejor equipamiento. Un minicrobús con acabados Premium y motor de 210 cv. Elegante y muy funcional.

HASTA 30 PLAZAS

MALETERO: HASTA 4 M³

MÁS ESPACIO ENTRE BUTACAS



INDCAR
 Minibus experts

www.indcar.es

IVECO DYPARRO 90T

Tipo: Midibús urbano
Longitud: 8,62 metros
Altura: 2,955 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco.
Capacidad: 29 / 30 plazas más conductor más guía.
Equipamiento: Estructura de acero inoxidable, carrocería de aluminio y materiales compuestos, compartimento de equipaje lateral y trasero (material compuesto unido a la estructura de acero inoxidable), iluminación del compartimento de pasajeros con perfiles longitudinales LED blancos; iluminación ambiental (LED azul y rojo) en perfiles ornamentales y longitudinales. Suspensión trasera de aire, retardador, tacógrafo.

FERQUI



www.ferqui.com

DINO

Tipo: Minibús
Conversión: sobre Iveco Daily Panel Van
Motor: 180 CV, seis velocidades
Longitud: 7,515 metros
Altura: 3,09 metros
Altura: 2,174 metros
Distancia entre ejes: 4.100 mm
Bodega: 1,5 / 1 m3 (según versiones)
Capacidad: 19+G+C / 22+C.
Equipamiento: Portaequipajes de techo con salidas de aire y luces de lectura individuales, calefacción por conveectores con regulador de temperatura en ambos lados, trampilla en techo, cortinas y asientos reclinables. En opción: monitor DVD con pantalla plana, nevera, pintura metalizada.
Versiónes: 19+G+C PMR Columna y 22+C PMR Cassete.

NORA

Tipo: Midibus
Longitud: 8 - 9 metros
Altura: 3,25 metros
Anchura: 2,5 metros
Distancia entre ejes: 4.186-4.815 mm
Bodega: 4 a 6 m3
Chasis: Iveco CC100.
Motor: 220 CV, seis velocidades
Capacidad: 31 a 37+C.
Equipamiento: Asientos reclinables, cinturones de seguridad de 2-3 puntos, butaca de guía, aire acondicionado en techo, calefacción por conveectores en ambos lados, con regulador de temperatura, radio CD y micrófono de conductor, puerta de servicio eléctrica, puerta de emergencia, adaptado a la normativa escolar, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, monitor-DVD pantalla plana 19", manual y abatible, espejos exteriores regulables desde el interior...
Versiónes: Nora 31 PMR y Nora 36 PMR.

SUNRISE

Tipo: Midibús
Carrozado: sobre chasis Iveco Daily 70C18
Motor: 180 CV, seis velocidades
Longitud: 8,38 metros
Altura: 3,16 metros
Anchura: 2,404 metros
Distancia entre ejes: 4,75 metros
Bodegas: De 1 a 3,5 metros cúbicos.
Capacidad: desde 24 a 33+C.
Equipamiento: BASIC: Asientos fijos. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por conveectores. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Puerta de emergencia. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Luces de galibo traseras. Maletero trasero y lateral.
TURISMO: Portaequipajes de techo, luces de lectura individual, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, embellecedores de rueda, alfombra en el pasillo y zona de conductor, asientos reclinables tapizados en moqueta y reloj digital.
Versiónes: Sunrise 24, Sunrise 28, Sunrise 32, Sunrise 33 (School), Sunrise PMR y Sunrise Semiurbano.

SUNRISE GNC

Tipo: Midibus
Carrozado: Sobre chasis Iveco Daily 70C14
Motor: 141 CV, seis velocidades. Gas natural comprimido.
Longitud: 8,48 metros
Altura: 3,16 metros
Anchura: 2,404 metros
Distancia entre ejes: 4.75 metros
Bodegas: 1 metros cúbico en la versión de 24 asientos con PMR lateral.
Capacidad: Desde 24 a 33+C

Equipamiento:

BASIC: Asientos fijos. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por conveectores. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Puerta de emergencia. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Luces de galibo traseras. Maletero trasero y lateral.
TURISMO: Portaequipajes de techo, luces de lectura individual, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, embellecedores de rueda, alfombra en el pasillo y zona de conductor, asientos reclinables tapizados en moqueta y reloj digital.
Versiónes: Sunrise 24 GNC PMR, Sunrise 28 GNC, Sunrise 33 (School), Sunrise 24 Semiurbano.

SUNSET S4

Tipo: Minibus
Chasis: Mercedes-Benz Sprinter
Motor: 160-190 CV, seis velocidades
Longitud: 7,9 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,1 metros
Maletero trasero: 3 metros cúbicos
Maletero lateral: 2 a cada lado de 0,5 metros cúbicos
Capacidad: desde 16 hasta 22 +C
Equipamiento: Portaequipajes de techo, luces de lectura individuales, acristalamiento lateral doble tintado oscuro y serigrafiado, embellecedores de rueda, asientos reclinables tapizados en moqueta.
Versiónes: Sunset S4 Semiurbano. Sunset S4 19 PMR.

VEHÍCULOS ESPECIALES

Tipo: Bibliobus
Chasis: Iveco CC100
Configuración: Se personaliza a las necesidades del cliente.
Características: Bibliobus, con placas solares y capacidad para 3.000 volúmenes.

INDCAR



INDCAR

www.indcar.es

MOBI

Tipo: Midibús
Longitud: 8,15 / 8,55 metros
Altura: 2,9 metros



Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18 o Iveco 70C14 GNC.
Capacidad: Hasta 33 plazas más conductor.
Equipamiento: Ideal para servicios de corto recorrido, escolares y desplazamiento a fábricas. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Disponible en dos longitudes de chasis, múltiples distribuciones interiores homologadas. Posibilidad de montaje de plataformas para fácil acceso SR, calefacción, sistema MUX de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

MOBI CITY

Tipo: Midibús urbano
Longitud: 7 / 8 / 8,55 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18 o o Iveco 70C14 GNC.
Capacidad: L7 Clase I, hasta 44 pasajeros; L8 Clase I, hasta 41 plazas; L8 Clase II, hasta 37 plazas; y L8,5 Clase II, hasta 32 plazas.
Equipamiento: Ideal para calles estrechas y centros urbanos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entrada trasera rebajada para fácil acceso SR. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Disponible en tres longitudes y múltiples distribuciones interiores homologadas. Aire acondicionado, calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas. Las versiones a gas pueden ir con un depósito de gas de hasta 510 Litros dependiendo del modelo.

MOBI LOW ENTRY

Tipo: Midibús
Longitud: 8,55 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18.
Capacidad: Hasta 25 pasajeros.
Equipamiento: Ideal para calles estrechas y centros urbanos o periféricos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entrada delantera rebajada para fácil acceso SR. Múltiples distribuciones interiores homologadas. Posibilidad

de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

MOBI CITY LOW ENTRY



Tipo: Midibús urbano
Longitud: 8,552 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18.
Capacidad: Hasta 30 pasajeros.
Equipamiento: Ideal para calles estrechas y centros urbanos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entradas delanteras y traseras rebajadas para fácil acceso SR. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Aire acondicionado, calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

WING



Tipo: Midibús
Longitud: 8,5 metros
Altura: 3,05 metros
Chasis: Iveco 70C21 o Iveco 70C14 GNC.
Capacidad: Hasta 30 plazas + conductor.
Maletero: hasta 4 m³.
Equipamiento: El modelo más amplio de su categoría, hasta 30 plazas o 26 plazas + maletero XL. Muy confortable, distancia entre butacas muy amplia. Ideal para servicios discrecionales, shuttles y servicios escolares. Múltiples distribuciones interiores. Aire acondicionado para pasajeros. Portaequipajes con salida individual de aire, luz y altavoces. Sistema de calefacción por convectores de agua.

Sistema Mux de control carrocería. Lunas tintadas dobles. Posibilidad de PMR. La versión a gas va con un depósito de gas de 510 litros.

MAGO2 IVECO



Tipo: Midibús
Longitud: 8,86 metros
Altura: 3,16 metros
Chasis: Iveco CC100.
Capacidad: 32+C / 30+C.
Bodega: hasta 4,5 m³.
Equipamiento: Ideal para servicios discrecionales y VIP. Prestaciones de alta gama con diseño elegante y un estilo único. Aire acondicionado, porta equipajes con salida individual de aire, luz y altavoces, sistema Mux de control carrocería, lunas tintadas dobles.

MAGO2 CABRIO



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

NEXT MERCEDES

Tipo: Midibús / microbús



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

NEXT DAF



Tipo: Midibús
Longitud: 9,4 m
Altura: 3,4 m
Chasis: DAF Paccar PX-7 Euro 6
Capacidad: 37 + G + C
Maletero: hasta 5,6 m³
Equipamiento: Nueva generación del modelo. Producto íntegramente homologado completo como fase 1 y de marca Indcar. Polivalente y total versatilidad de configuración. Puesto de mandos específico para el conductor del autobús creado desde cero, sistema Mux de control de carrocería, lunas dobles tintadas. Gran maletero con sistema Flex.

INTEGRALIA

integralia

www.integralia.es

ONE Y ONE+



Tipo: Microbús sobre chasis
Longitud: 7.456 mm
Altura: 3,1 m
Anchura: 2,38m
Chasis: Mercedes Sprinter VS30.
Capacidad: Hasta 25 / 20 ONE + pasajeros más conductor sobre 5,5 TM. Freno eléctrico, ESP, detector de cambio de carril, luz de carretera automatizada y control de viento lateral.

Características: Disposición 2+2 de las filas de asientos (+ 2 mesas en ONE +), suelo interior plano y estribo de entrada accesible extra bajo a 25 centímetros. Altura interior 192 centímetros. Sistemas de gestión de la domótica interior integrado sobre pantalla digital táctil, USB en todas las butacas y portaequipajes de aluminio corridos y sin columnas. Maleteros de apertura horizontal a ambos lados y 2,1 metros cúbicos en el trasero. 6 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW. Sistema multimedia y pantalla TFT 21". Exterior de fibra de carbono y estructura de acero con sistema antivuelco. Sistema eléctrico multiplexado. Butacas en Piel técnica / cuero ONE +, con 680 mm de espacio entre butacas / 700 mm en ONE +.

T-ONE XL

Tipo: Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia
Longitud: 7,562 m
Altura: 2,9 m
Anchura: 2,175 m
Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516/519 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.



EMKA
Beslagteile

Sistemas de cierre para el sector transporte

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

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

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



www.emka-iberica.es

Capacidad: 19-22 pasajeros más conductor.



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

T-ONE Mod



Tipo: Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia y estructura modular.

Longitud: 7,562 m

Altura: 2,9 m

Anchura: 2,175 m

Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516/519 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.

Capacidad: 19-22 plazas más conductor.

Características: Estructura modular con anclajes rápidos en las dos últimas filas para pasar de 22 a 19 plazas. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW.

T-ONE SR



Tipo: Microbús carrozado sobre furgón.

Longitud: 7,562 m

Altura: 2,9 m

Anchura: 2,175 m

Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516/519 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.

Capacidad: 15-16 pasajeros +conductor.

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

T-ONE S



Tipo: Microbús carrozado sobre furgón corto

Longitud: 5,932 m

Altura: 2,900 m

Anchura: 2,175 m

Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 416 manual / automática 7G-Tronic. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.

Capacidad: 15-16 pasajeros más conductor.

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

T-ONE PBS

Tipo: Microbús carrozado con alargamiento desarrollo de Integralia y plataforma bajo suelo

Longitud: 7,367 m

Altura: 2,9 m

Anchura: 2,175 m

Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 416/516/519 manual / automática 7G-Tronic.



Capacidad: 19 plazas más conductor y hasta 4 plazas PMRSR con plataforma intrasuelo tipo cassette. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.

Características: Configurado para el transporte escolar y turístico. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW.

mo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas.



Longitud: 7,367 m

Altura: 2,9 m

Anchura: 2,175 m

Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 416/516/519 manual / automática 7G-Tronic.

Capacidad: 19 plazas más conductor y hasta 4 plazas PMRSR con plataforma vertical interior. Sistema R66.02 antivuelco con desarrollo propio.

Características: Configurado para el transporte escolar y turístico. Sistemas IBBC táctil de doble pantalla para la gestión de la domótica interior, navegador, asistente a la conducción y gestión de mantenimientos. Configuración para turismo y escolar. Disposición 2+1, estructura con pasillo interior 190 centímetros con portaequipajes corridos y sin columnas. USB en todas las filas. Butacas monocolor de piel técnica, moqueta antivandálica en trasera y suelo en vinilo imitación madera. 4 columnas de luz interior RGB y equipo aire acondicionado de 14KW.

T-ONE URBAN

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



Longitud: 7,367 m

Altura: 2,9 m

Anchura: 2,175 m

Chasis: Mercedes Sprinter VS30 Euro VI D. 516 manual / automática 7G-Tronic.

Capacidad: 22-26 plazas más conductor, rampa eléctrica o manual y una plaza PMRSR.

Características: Vehículo configurado para para el transporte urbano y servicios transfer de aeropuerto, con piso bajo y doble puerta central entre ejes. No incorpora arrodillamiento (Kneeling) porque cumple con la normativa de acceso. Rampa eléctrica, butaca fija y señalización interior y exterior Hanover. Una plaza de PMRSR. Vehículo de bajas emisiones y versatilidad para zonas de acceso complicadas y recorridos exigentes.

IRIZAR



www.irizar.com

IRIZAR i3LE

Tipo: Cercanías

Longitud: 10,95 / 12 / 12,75 / 14,90 m.

Altura: comercial: 3,2 metros; total: 3,407 metros.



Altura al suelo: 340 mm.

Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado y disponible en doble versión híbrido estándar 5,5 kw/h potencia embarcada e híbrido-eléctrico con autonomía cero emisiones de 15 km y 30 kw/h potencia embarcada en dos y tres ejes.

Equipamiento: Se homologa en Clase I y Clase II, la puerta delantera puede ser simple o doble, con una altura al suelo de 340 mm. Dos versiones, una más para urbano y otra para un recorrido un poco más largo.

IRIZAR i4



Tipo: Autocar

Longitud: 10 hasta 15 metros

Altura: 3,2 metros

Bodega: Según número plazas y chasis.

Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado y disponible también en versión híbrido.

Capacidad: 35 hasta 71 plazas, hasta 110 con personas de pie.

Equipamiento: Autocar concebido para cubrir servicios de media y corta distancia. El i4 se ha configurado en tres versiones que responden a las diferentes necesidades de transporte, desde un autocar de piso alto (H), que dispone de un maletero de hasta 6 m³, hasta una versión de piso plano M, y una versión de piso más bajo, L. En este último caso el vehículo puede llevar hasta tres sillas de ruedas.

IRIZAR i6



Tipo: Autocar

Longitud: 10,7 hasta 15 metros

Altura: 3,5/3,7 metros

Bodega: Según número plazas y chasis.

Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.

Capacidad: 47 hasta 71 plazas.

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

IRIZAR I6S



Tipo: Autocar

Longitud: 10,7 hasta 15 metros

Altura: 3,5/3,7 metros

Bodega: Según número plazas y chasis.

Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.

Capacidad: 47 hasta 71 plazas.

Equipamiento: Un autocar polivalente de alta gama para servicios regulares y discretos. Destaca por sus prestaciones en diseño, aerodinámica, cuidado por los detalles y confort. Un autocar de última tecnología, seguro, fiable y rentable. Tecnología de iluminación led, robustez del sistema de puertas con nuevos mecanismos.

IRIZAR I8



Tipo: Autocar

Longitud: 12 hasta 15 metros
Altura: 3,98 metros (piso liso)
Bodega: Según número plazas y chasis.
Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.
Capacidad: 51 hasta 67 plazas.

Equipamiento: Autocar de líneas de largo recorrido, discrecional TOP y vehículos VIP. Nuevo buque insignia de la familia Irizar: un estado único de bienestar y lujo. Máximo confort y elegancia con los últimos avances tecnológicos. Más funcional, rentable y fiable que nunca, con máxima capacidad de adaptación. Atención en los detalles y nuevo revestimiento de interiores.

IRIZAR E-MOBILITY



www.irizar-emobility.com

IRIZAR IE BUS



Tipo: Urbano 100% eléctrico cero emisiones

Longitud: 10,8 / 12 / 18 metros.

Altura: 3.220 mm.

Altura al suelo: 340 mm.

Chasis: Vehículo integral Irizar.

Capacidad: Desde 24 a 55 plazas, en función de longitud del cliente.

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

IRIZAR IE TRAM



Tipo: Urbano 100% eléctrico cero emisiones

Longitud: 12,165 y 18,73 metros

Altura: 3.400 mm.

Altura al suelo: 320-340 mm.

Chasis: Vehículo integral Irizar.

Capacidad: Desde 24 a 55 plazas, en función de longitud del cliente. Hasta un total de 155 pasajeros.

Equipamiento: El Irizar ie tram se presenta como un autobús de tecnología europea íntegramente desarrollada por el Grupo Irizar. Se ofrece en opción de carga lenta en cocheras y con carga de oportunidad para adaptarse a las necesidades de cada ciudad sin ningún tipo de emisión.

NOGEBUS



www.nogebus.com

SPRINTER BASIC



Tipo: Midibús

Longitud: 7,54 metros

Altura: 2,86 metros

Chasis: Mercedes Benz Sprinter 516/519.

Capacidad: Desde 16 hasta 21 plazas +G+C. Disponible con y sin PMR.

Características: ACC original MB, lunas originales MB, puerta mecanizada.

SPRINTER PLUS

Tipo: Midibús

Longitud: 7,54 metros

Altura: 2,86 metros

Chasis: Mercedes Benz Sprinter 516/519.

Respira con tranquilidad

Purificador de aire eco₃



Nuestro Purificador de Aire eco₃ está diseñado y preparado para mejorar la calidad del aire interior del vehículo, evitando malos olores y disminuyendo microorganismos, gérmenes y alérgenos. Además, eco₃ aumenta la concentración de oxígeno, manteniendo los niveles saludables y evitando que se vicié el aire.

Si desea obtener más información sobre el Purificador de Aire eco₃ contacte con nosotros o visite nuestra web hispacold.es.

descubre eco₃





Capacidad: Desde 16 hasta 22 plazas, con posibilidad de butaca de guía.
Características: Maletero o PMR, sonido y luces individuales, ACC Noge Bus, lunas panorámicas.

TITANIUM



Tipo: Autocar Premium
Longitud: Desde 12,2 hasta 15 m.
Altura: 3,45 y 3,70 m.
Chasis: MAN, Scania, Volvo y Mercedes-Benz.
Capacidad: desde 55 a 71 plazas.
Versiónes: Gran lujo o discrecional. Existe una versión inglesa. Disponible la versión PMR.

TOURING H



Tipo: Autocar motor delantero.
Longitud: 8,45 / 9,46 metros
Altura: 3,10 metros
Chasis: MAN N14.
Capacidad: de 29 a 31 plazas / de 33 a 39 plazas. Disponible la versión PMR.
Equipamiento: Según necesidades del cliente.

TOURING HD



Tipo: Autocar
Longitud: 10,45 / 12 / 12,20 / 12,96 / 13,2 / 13,98 / 15 metros (dos últimos con tres ejes).
Altura: HD 3,45 metros.
Chasis: MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Scania.
Capacidad: desde 35 hasta 63+2G+C en dos ejes / desde 64 a 71 plazas en tres ejes.

TOURING HDH

Tipo: Autocar
Longitud: 11 / 12,2 / 12,96 / 13,98 / 15 m.



Altura: HDH 3,70 metros.
Chasis: MAN, Mercedes-Benz, Volvo y Scania.
Capacidad: De 35 a 71 plazas.

TOURING INTERCITY



Tipo: Autocar
Longitud: 10,8 / 12,2 / 12,98 / 15 m.
Altura: 3,30 metros.
Chasis: MAN, Mercedes-Benz, Volvo y Scania.
Capacidad: Con puerta de doble hoja, desde 41 plazas a 65 con 2 PMR, y con puerta simple de 43 a 71 plazas.

SUNSUNDEGUI



www.sunsundegui.es

SB3



Tipo: Autocar
Longitud: 10 / 11 / 12 / 13 / 15 / 18,75 m.
Altura: 3,30 metros
Capacidad: de 37 a 71 plazas, en función de longitudes y tipo de piso
Bodega: Las versiones de piso alto tienen una capacidad en torno a 5 m3, variando ligeramente con la longitud.
Equipamiento: El SB3 es un autobús diseñado para servicios suburbanos e interurbanos, enfocado a recorridos de media distancia. Disponible en versiones tanto de piso alto como *low entry*, en ambos casos con opción de articulado.

SC5



Tipo: Autocar
Longitud: 10 / 12 / 13 / 14 / 15 metros
Altura: 3,50 metros
Capacidad: 43 / 55 / 59 / 63 / 71 viajeros
Bodega: 6,25 / 8 / 8,8 / 8,8 / 9,5 m3.

Equipamiento: Autocar polivalente de Sunsundegui. Creado para el servicio de cercanías, transporte escolar o de empresas, pero también para largas distancias.

SC7



Tipo: Autocar
Longitud: 12 / 13 / 14 / 15 metros
Altura: 3,70 metros
Capacidad: 47 / 55 / 59 / 63 / 71 viajeros
Bodega: 7 / 8,2 / 8,9 / 9,5 / 10,5 m3.
Equipamiento: Autocar de lujo de Sunsundegui diseñado para largas distancias, especialmente para servicios regulares y discrecionales.

UNVI



www.unvibus.com

CIMO T



Tipo: Midibus interurbano
Longitud: 9,50 metros
Altura: 3,150 metros
Chasis: MAN.
Maletero: 5 metros cúbicos.
Capacidad: 37+G+C; 35+C.

CIMO 4x4



Tipo: Midibús
Longitud: 9 metros
Altura: Variable.
Chasis: Mercedes Benz y MAN.
Capacidad: 33/35+C.

COMPA T



Tipo: Midibús
Longitud: 7,52 / 8,50 metros
Altura: 3,2 metros, con AA
Chasis: Iveco.
Maletero: hasta 3,5 metros cúbicos.
Capacidad: 24/25/28/29+C/hasta 32+C.
Versiónes: Turismo y PMR.

COMPA OPEN AIR



Tipo: Midibus
Longitud: 7,80 / 8,50 metros
Altura: 3,3 metros
Chasis: Iveco 70C (motorización Diesel y GNC).
Capacidad: 29/31 + C.

COMPA URBANO



Tipo: Minibus urbano
Longitud: 7,8/8,2 metros
Altura: 3,1/3,19 metros
Chasis: Iveco.
Capacidad: hasta 20 sentados + 11 de pie +1 PMR ó 2 transportines+C.

KERALA



Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,53 metros
Altura: 2,8 metros
Chasis: Mercedes.
Capacidad: 10+7 de pie+1 PMR+C, 15+2 de pie+1 PMR+C, 15+5+C, 10+11+C.
Versiónes: Clase A.

SIL INTERCITY



Tipo: Doble piso interurbano
Longitud: 13 / 14 / 15 metros
Altura: desde 3,9 hasta 4,2 metros.
Chasis: MAN / Scania.
Capacidad: hasta 100 pasajeros.
Maletero: hasta 9 metros cúbicos.
Versiónes: Clase II ó Clase III.

TOURING GT

Tipo: Midibús interurbano
Longitud: 10,26 metros
Altura: 3,58 metros, con AA
Chasis: Mercedes-Benz y MAN.
Maletero: 7,7 y 6,7 metros cúbicos.
Capacidad: 41+G+C; 43+G+C.



Versiónes: VIP 2+1; PMR; motor trasero; motor delantero.

URBIS 2.4



Tipo: Urbano
Longitud: 9 metros
Altura: 3,2 metros
Anchura: 2,4 metros
Capacidad: 21 sentados + de pie + 1 PMR + C.

URBIS 2.5 DD

Tipo: Urbano turístico doble piso
Longitud: 11,99 metros
Altura: 4 metros
Chasis: Volvo / MAN / Mercedes Benz / Scania.



Capacidad: hasta 53 sentados en piso superior, 26 sentados en inferior+1 PMR ó 2 transportines+C.
Versiónes: GNC, híbrido y diésel.

VEGA CRAFTER



Tipo: Microbús
Longitud: 7,5 metros
Altura: 2,8 metros.
Chasis: Volkswagen.
Capacidad: 16/19/22+C.
Maletero: hasta 2,5 metros cúbicos.
Versiónes: Turismo y PMR.

VEGA TGE



Tipo: Microbús
Longitud: 7,5 metros
Altura: 2,8 metros
Chasis: Volkswagen.
Maletero: hasta 2,5 metros cúbicos.
Capacidad: 16/19/22+C.
Versiónes: Turismo y PMR.

VEGA GT



Tipo: Microbus
Longitud: 7,56 metros
Altura: 2,9 metros.
Chasis: Mercedes.
Capacidad: 19+C.
Maletero: hasta 2,9 metros cúbicos.
Versiónes: Disponible para conducción por la izquierda en todas sus versiones. PMR y 16 + Gran maletero.

VEGA OPEN AIR



Tipo: Microbús
Longitud: 7,52 metros
Altura: 2,8 metros.
Chasis: Mercedes Benz.
Capacidad: 21+C.
Versiónes: 17+PMR+C.

VEGA SPRINTER



Tipo: Microbús
Longitud: 7,5 metros
Altura: 2,8 metros.
Chasis: Mercedes Benz.
Capacidad: 16/19/22+C.
Maletero: hasta 2,5 metros cúbicos.
Versiónes: Turismo y PMR.

VEGA 4x4

Tipo: Microbús
Longitud: desde 7,4 metros



Chasis: Mercedes Benz.
Capacidad: 19+C.

VENDAL



Tipo: Microbús
Longitud: 7,52 metros
Altura: 3 metros.
Chasis: Iveco 50C (diésel y GNC)
Capacidad: 22+G+C / 19+G+ gran maletero +C.
Maletero: hasta 2,5 metros cúbicos.
Versiónes: Turismo y PMR.

VOYAGER GT



Tipo: Midibús
Longitud: 8,96 metros
Altura: 3,23 metros.
Chasis: Mercedes Benz.
Capacidad: 29+G+C / 33+G+C.
Maletero: hasta 4,6 metros cúbicos.

VEHÍCULOS ESPECIALES

Configuraciones: Muy diversas, en función de cada cliente sobre varios chasis.



La información profesional no es un juego de niños

NEXOTUR ofrece, cada semana, la información más útil, rigurosa y comprometida con el Sector. Sin rumores, ni vida social o datos sin contrastar. Un instrumento de trabajo al servicio del agente de viajes emisor y en defensa de sus intereses.

Servicio de Atención al Lector de NEXOTUR
 ☎ 91 369 41 00 (16 líneas) / Fax: 91 369 18 39
 DEPARTAMENTO SUSCRIPCIONES: Lope de Vega, 13 / 28014 Madrid
 E-mail: atención-clientes@nexotur.com / P.O. Box: 10.119 / 28080 Madrid



NEXOTUR
 De Profesional a Profesional

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	
MODEL CAR 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	☎ 988-980600	
P.I. San Ciprián de Viñas OURENSE		

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	
SOLARIS BUS IBÉRICA	☎ 948222026	
Pol. Industrial CASTEJÓN NAVARRA		
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	

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
TALL. LABARTA ANORO	labarta@tallereslabarta.com
Autovia Logroño, Km.6	☎ 976-346438
Vistabella 50011 ZARAGOZA	☎ 976-341512

Techtrans System ha adaptado su producto Dry Sist para el Sector

Patente española de desinfección de vehículos para combatir los virus

La empresa española Techtrans System ha adaptado su sistema de desinfección (tanto de medidas de control como de *software*), existente para vehículos de traslado de animales, al transporte público de viajeros, con el objetivo de eliminar el coronavirus. Dry Sist, sistema patentado en 2016, es un método innovador, pionero a nivel mundial y de eficacia validada, que elimina las patologías por impulso térmico.

Dry Sist tiene un estudio realizado en el año 2019 por el Institute of Agrifood Research and Technology (Irta) y la Universidad de Lleida, a fin de determinar el tiempo al que deben someterse los vehículos a altas temperaturas y conseguir una desinfección total de virus y bacterias. Con la aparición del coronavirus, los expertos de este sistema consideraron que podrían aportar a la sociedad la desinfección para los vehículos de transporte público y, actualmente, ya existe en el mercado una adaptación que garantiza la eliminación del coronavirus en autobuses, vagones de tren y taxis, utilizando la técnica del Dry Sist.

No es la primera vez que este sistema se adapta a nuevas nece-



sidades. Después de comprobar la eficacia en los vehículos de transporte animal, desde 2019 también se utiliza en los contenedores de los puertos marítimos por el elevado riesgo de patología que hay en estos recipientes. La empresa española, además, está investigando la posibilidad de adaptar el sistema para desinfectar espacios cerrados, como habitaciones de hotel, salas de hospitales u otros espacios públicos.

Las principales ventajas de Dry Sist son la trazabilidad, la seguridad y la protección del medio ambiente. Esta tecnología permite medir con exactitud la eliminación de las patologías y validar esta evidencia con una cámara que registra el proceso.

El director de Dry Sist, Robert Castanyé, ha explicado que "Dry Sist permite tener la seguridad de que en el autobús, el vagón o el taxi, solamente viajan personas y no el coronavirus".



Hispacold climatizará los 200 nuevos urbanos de Casablanca

Hispacold cuenta con más de 2.000 equipos operando en el norte de África, repartidos entre Marruecos, Argelia Túnez y Nigeria para realizar el equipamiento.

A esta trayectoria se sumarán en breve los 200 autobuses urbanos que serán climatizados para la ciudad marroquí de Casablanca, realizándose en su totalidad en la planta de Marruecos.

Altas prestaciones

Los autobuses del modelo Irizar i3le llevarán un chasis de Scania, empresa con la que Irizar está habituada a trabajar en Marruecos, equipados con sistemas de climatización Hispacold de altas prestaciones, con regulación eficiente para asegurar el confort

térmico de los pasajeros en las exigentes condiciones climáticas y ambientales de Casablanca.

El Irizar, de 12 metros y una capacidad para transportar a 33 viajeros sentados, tiene como objetivo asegurar su disponibilidad para todas las personas, estando equipados con rampas para sillas de ruedas y plazas específicas para personas con movilidad reducida. Del mismo modo, se adaptarán para atender a los requerimientos realizados por las autoridades marroquíes.

Los vehículos irán equipándose progresivamente a lo largo de 2020 y estarán operando en su totalidad antes de final de año, si las actuales circunstancias así lo permiten.



Allison despliega su oferta en la Busworld de Turquía

Allison ha exhibido sus tecnologías de transmisión totalmente automáticas para midibuses y autobuses urbanos en Estambul, durante la celebración de Busworld en el país otomano del 5 al 7 de marzo.

Al ofrecer una amplia gama de soluciones de propulsión para autobuses, que van desde midibuses de siete y ocho metros utilizados para el turismo y el transporte de personal, hasta autobuses urbanos de 12 metros y autocares interurbanos, Allison Transmission ha mostrado las transmisiones totalmente automáticas T2100 xFE y T3270 xFE en el salón. Gracias a las relaciones de transmisión optimizadas junto con el paquete FuelSense Max, las transmisiones Allison xFE proporcionan mejoras en el ahorro de combustible y niveles de emisión más bajos al operar a velocidades más bajas del motor en rangos más altos. La

tecnología Neutral at Stop cambia automáticamente a neutro cuando el vehículo se detiene, lo que aumenta la eficiencia en los ciclos de trabajo que experimentan una gran cantidad de arranques y paradas.

Al ofrecer transporte cómodo para los pasajeros y facilidad de manejo para los conductores de autobuses, las transmisiones totalmente automáticas de Allison también contribuyen a reducir el coste total de propiedad para los profesionales del transporte.

"Como Allison, mostramos nuestra profesionalidad en autobuses y transporte para aumentar la comodidad de los pasajeros, facilitar las tareas de los conductores y aumentar la eficiencia y la rentabilidad de los profesionales del transporte", dijo Burak Kazar, gerente de Desarrollo de Mercado de Allison Transmission Turquía.

Istobal reduce el gasto de agua y logra una tasa de reciclaje de hasta el 88%

Istobal ahorra más de 6.380 litros de agua cada hora en el lavado exterior de autobuses, gracias a su nuevo Reciclador Físico Plus, con el que consigue una mayor calidad y seguridad del agua reciclada, además de incrementar el ahorro de agua en el lavado de todo tipo de grandes vehículos.

Con esta nueva solución para el tratamiento de aguas, apta para todos los equipos automáticos de Istobal para el lavado exterior de cualquier flota de vehículos, la multinacional española consigue una media de ahorro de agua por hora de 5.670 litros en el lavado de camiones de basura, más de 6.300 en autobuses, más de 3.700 en remolques y más de 600 en trenes.

Con motivo del Día Mundial del Agua el pasado 22 de marzo, desde Istobal han querido dar ejemplo de realizar un consumo responsable del agua en los servicios de lavado de vehículos industriales y de transporte.

El nuevo Reciclador Físico Plus logra una tasa de reciclaje de agua de hasta el 88,8% en función de la máquina de lavado y de sus opciones, reduce la contaminación del agua resultante del proceso de lavado, elimina el olor y previene el riesgo por legionela en las instalaciones de lavado. Asimismo, consigue una mayor calidad y



seguridad del agua reciclada al presentar una menor turbidez y carga de tensioactivos.

Cabe destacar que los vehículos industriales son los que generan más consumo de agua para su limpieza. Así, por ejemplo, se necesitan 1.277 litros de agua para el lavado exterior de un camión de basura de 9 metros de longitud, 1.162 litros para un tráiler de 18 metros, 871 litros para un tren de 83 metros y 302 litros para un autobús de 14 metros.

Asimismo, los vehículos industriales son los que provocan una mayor carga contaminante en el agua tras el proceso de lavado.

Gracias a la adición de productos químicos, microbiológicos y a un mayor caudal de aireación, el Reciclador Físico Plus permite tratar agua de lavado con mayores cargas contaminantes y elimina, por ejemplo, metales de catenaria del tren que se precipitan con el coagulante y la materia orgánica del lavado exterior de los camiones de basura con la inyección de microorganismos.

Otra de las ventajas es que posibilita a las instalaciones realizar la actividad del lavado de vehículos ante restricciones de agua derivadas de periodos importantes de sequía.

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)

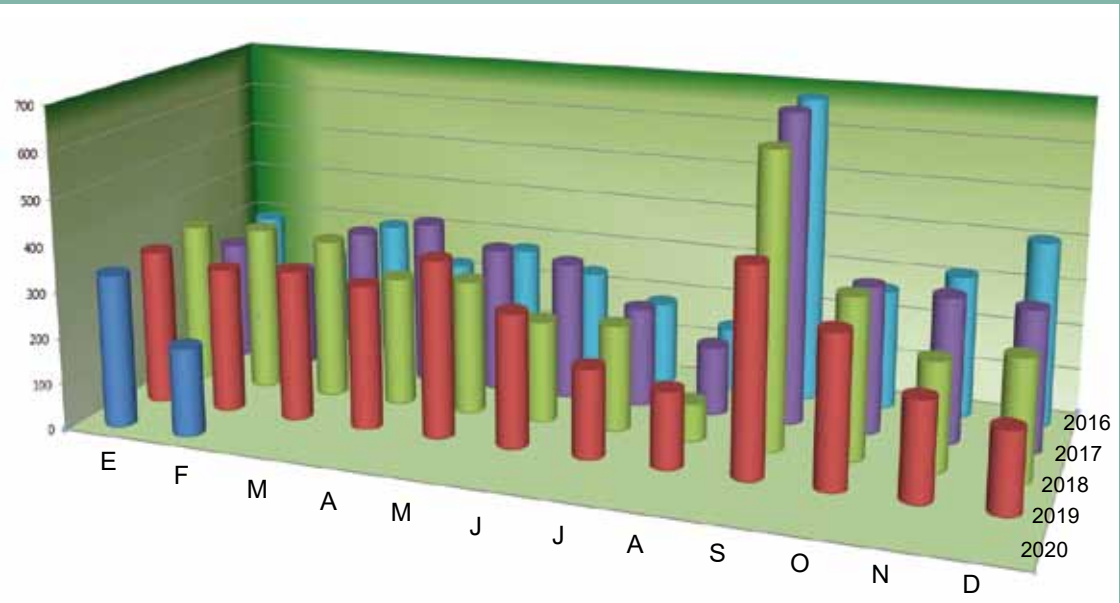
SEMPSA Joyería Pícora, s.a.
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

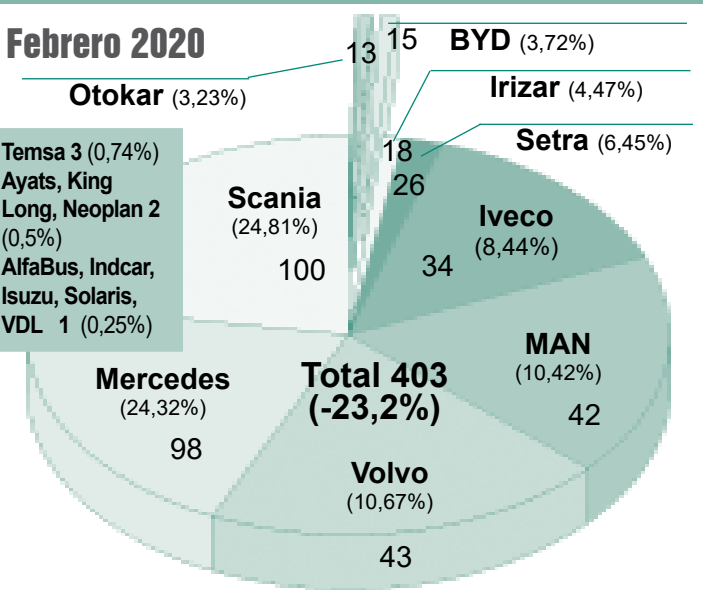
EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El segundo mes del año ha recrudecido el lento ritmo de matriculaciones en el Sector. El peor dato de los tres últimos meses de febrero no ayudaba entonces a que pudiera reinar la calma entre los fabricantes, aunque es posible que quede en anécdota ante la práctica paralización de la actividad vivida en marzo. No sabemos cuándo se recuperará un ritmo normal, pero teniendo en cuenta que las previsiones para 2020, en el mejor de los casos, apuntaba hacia un año plano, el frenazo provocado por el Covid-19 y su posible prolongación más allá del mes de estado de alarma, indican que el ejercicio se plantea muy complicado.

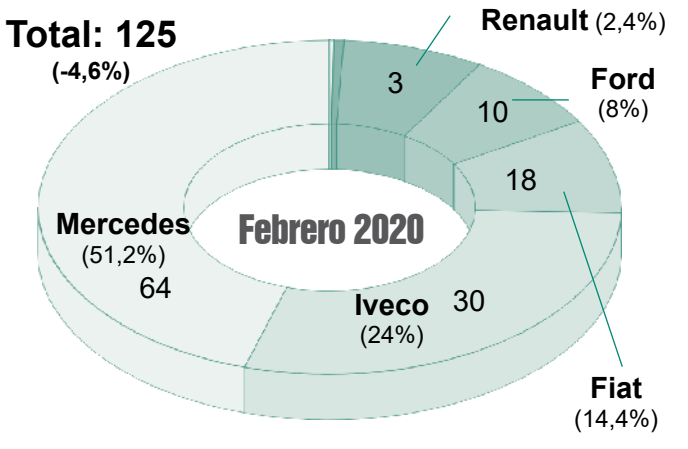
MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Tras la desaparición de Aniacam, esta es la primera vez que las cifras computadas corresponden exclusivamente a Anfac. Aunque esa no es la razón de que, de nuevo, estemos viendo unas cifras muy bajas a estas alturas del año, con el agravante de que todavía no reflejan el descenso de actividad que hemos notado en marzo por causa de la pandemia. Será un año complicado, sin cuantificación posible todavía.

MATRICULACIONES MICROBUSES

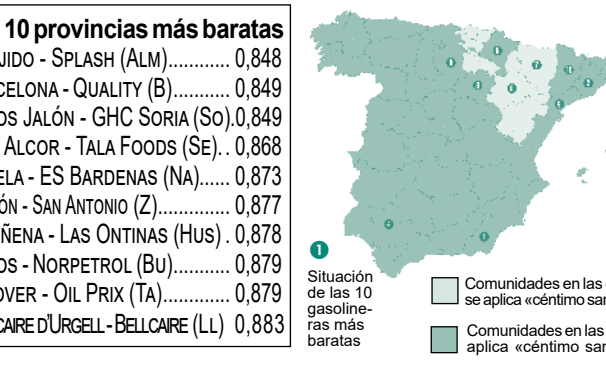


Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El panorama de las estaciones de servicio más baratas para repostar, a finales de marzo, venía marcado por el acusado descenso de los precios en las estaciones de servicio, provocados por la caída del Brent a valores no vistos en la última década. Sin embargo, lo que sí se repite es el predominio de regiones situadas en la Cuenca del Ebro entre las 10 primeras de la clasificación, que se completan con la presencia más que habitual en las últimas ocasiones, de Sevilla y Almería, que encabeza el ranking. También es destacable que todos los precios están ampliamente por debajo de los 90 céntimos/euro. De hecho, solo Baleares se mantiene por encima del euro en toda España, y muy ligeramente.

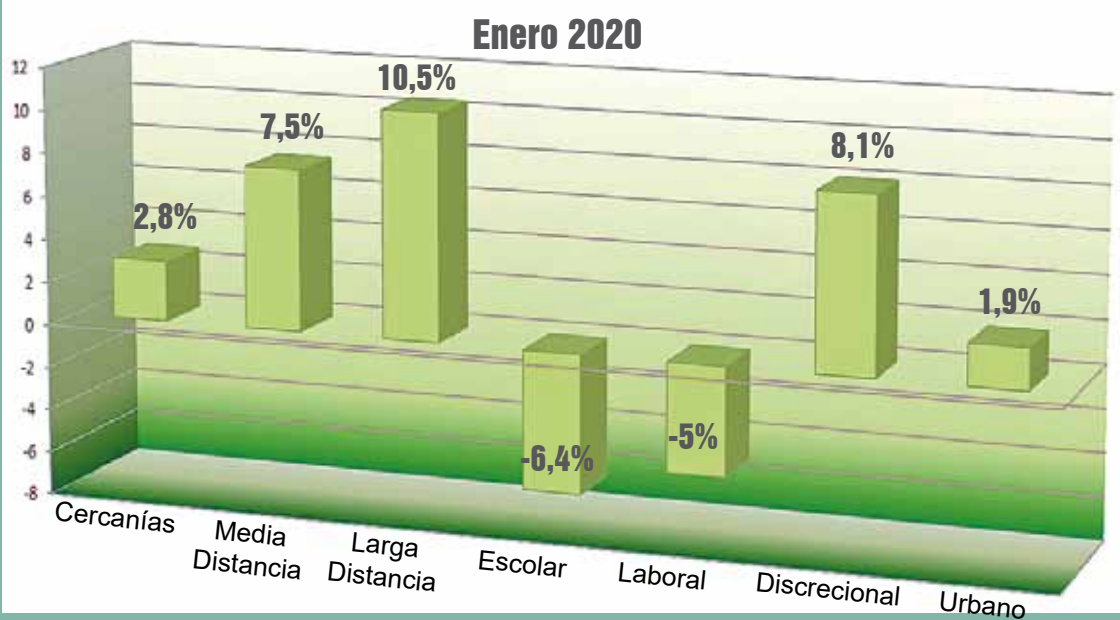
COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS



Fuente: Ministerio de Economía © NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

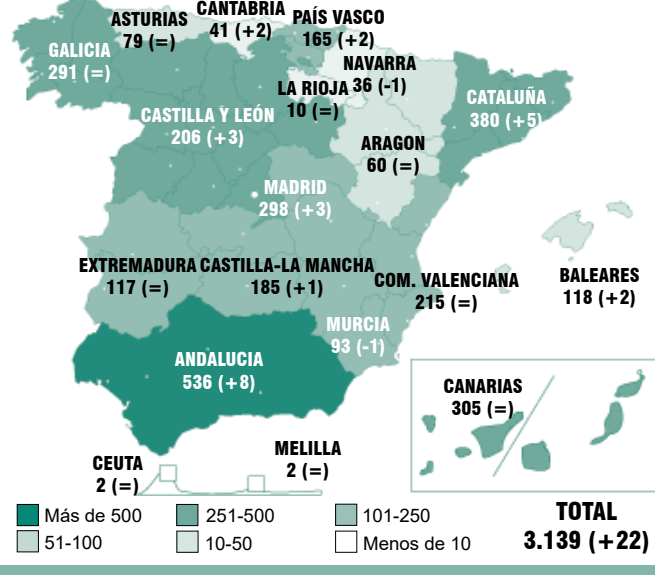


Fuente: INE. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de enero arrojó un nuevo dato positivo, con 423,3 millones de usuarios, un 1,4% más que en el mismo mes del año 2019. El transporte urbano crece un 1,6% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hace un 2,4%. El volumen subió un 2,3% con respecto a diciembre, con el urbano subiendo un 1,9% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 4,3% y el discrecional un 8,1%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

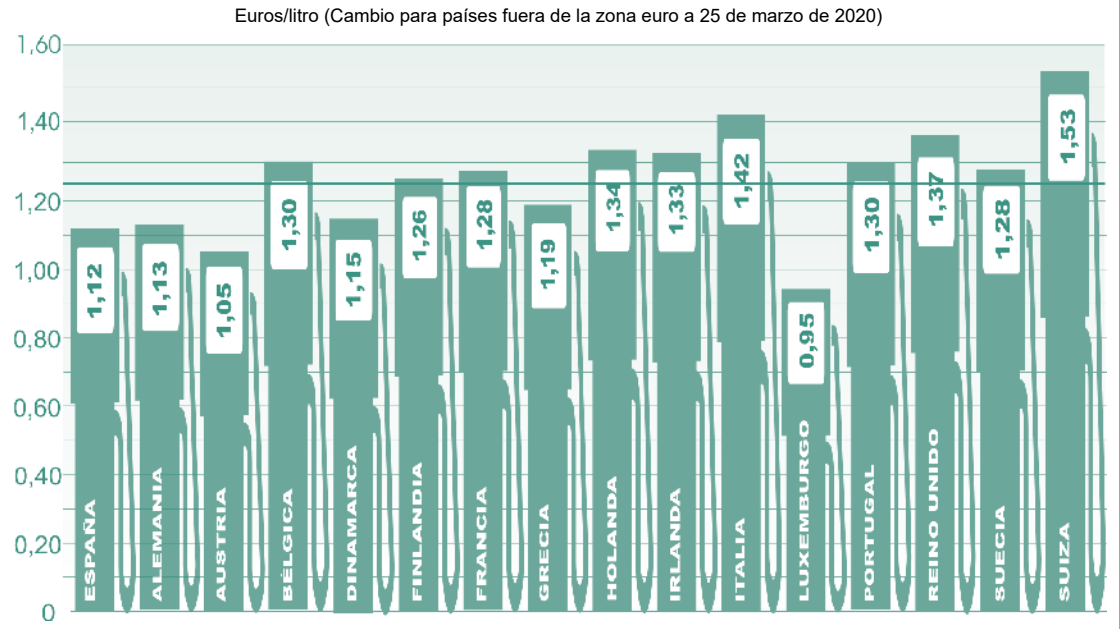
Febrero 2020 - Servicio Público Autobús



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

Diente de sierra. Es muy complicado que veamos dos meses seguidos con el mismo signo en lo que respecta a las empresas de transporte de viajeros. Al menos así se deduce de los tres últimos datos, aunque la buena noticia es que a comienzos de marzo tocaba cierto repunte.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Se hace notar el desplome del petróleo, pero no igual en todos los países. Según los datos de la 13ª semana del año proporcionados por la IRU, el precio medio en Europa pierde 13 céntimos en un mes, hasta 1,25 euros/litro, pero la caída en España es menor y en otros lugares, apenas apreciable, como en Irlanda o Italia. Si el crudo se mantiene por debajo de los 30 dólares, es muy posible que todos los surtidores presenten precios por debajo del euro, como ya sucede en gran parte de nuestra geografía nacional.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 26.03.2020)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,095
Libra Esterlina.....	0,917
Franco Suizo.....	1,064
Corona Danesa.....	7,47
Corona Noruega.....	11,67
Corona Sueca.....	10,982
Florinto Húngaro.....	355,004
Zloty Polaco.....	4,57
Corona Checa.....	27,646
Leu rumano.....	4,835
Rublo Ruso.....	85,542

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,913
1 Libra Esterlina.....	1,089
1 Franco Suizo.....	0,94
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,086
1 Corona Sueca.....	0,091
100 Florintos Húngaros.....	0,28
1 Zloty Polaco.....	0,219
100 Coronas Checas.....	3,62
1 Leu rumano.....	0,201
100 Rublos Rusos.....	1,17

Bus stop



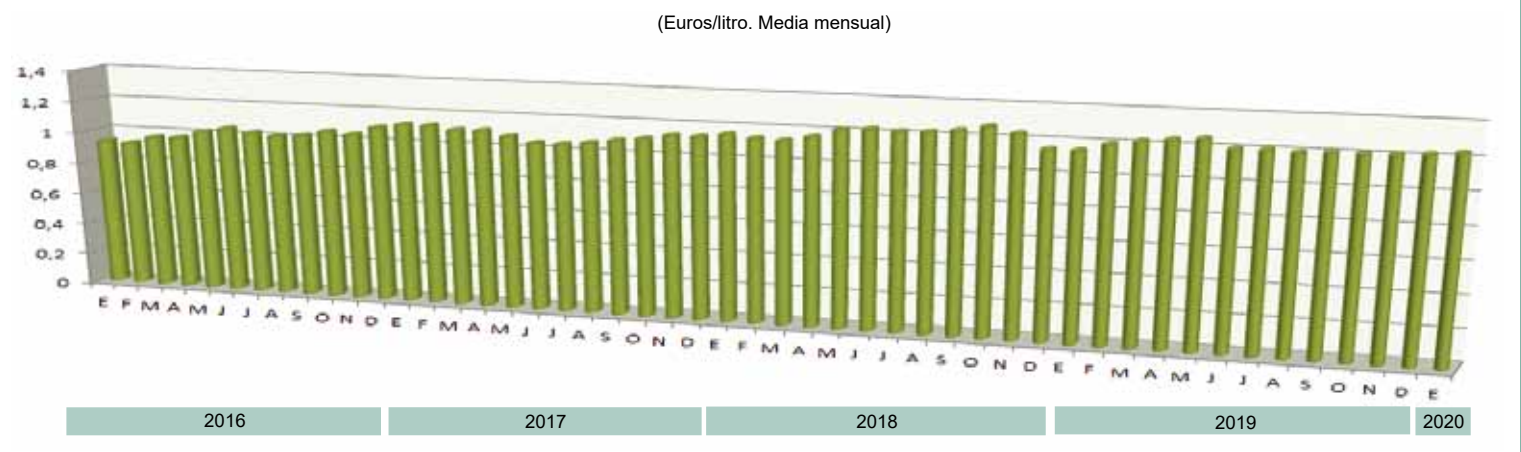
La mujer en el Sector

Daniel Gallego

A LA CRISIS SANITARIA es el centro de atención informativa en las últimas semanas, y por desgracia, lo seguirá siendo durante alguna más, pero no conviene olvidar lo que todos y todas celebramos el pasado 8-M. Más allá de las polémicas suscitadas, que no vienen al caso, no debemos perder el foco sobre lo realmente importante: el papel de la mujer en la sociedad y en el Sector.

El transporte de viajeros es un ejemplo de igualdad. Así, Confibus afirma que las empresas españolas de transporte en autobús presentan una plantilla mucho más diversificada en términos de género, situándose a la cabeza a nivel europeo. España es el primer país de la UE en cuanto a porcentaje medio de mujeres conductoras empleadas en empresas de transporte de viajeros por carretera. Según los datos recogidos por IRU en la ‘Driver Shortage Survey 2019’, la media de la UE es del 12%, mientras que en España la media se sitúa en el 15%. Y recuerda: si puedes, quédate en casa.

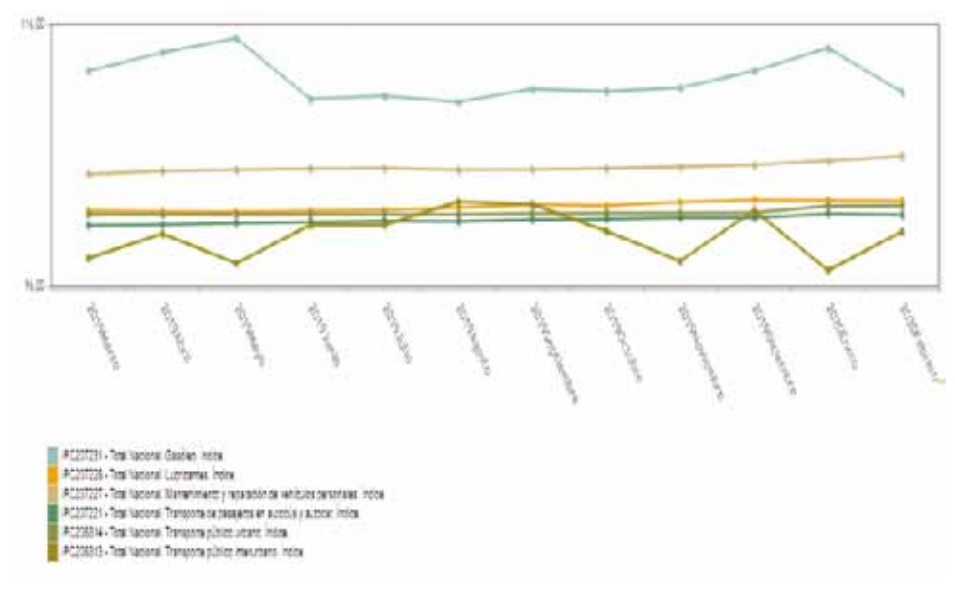
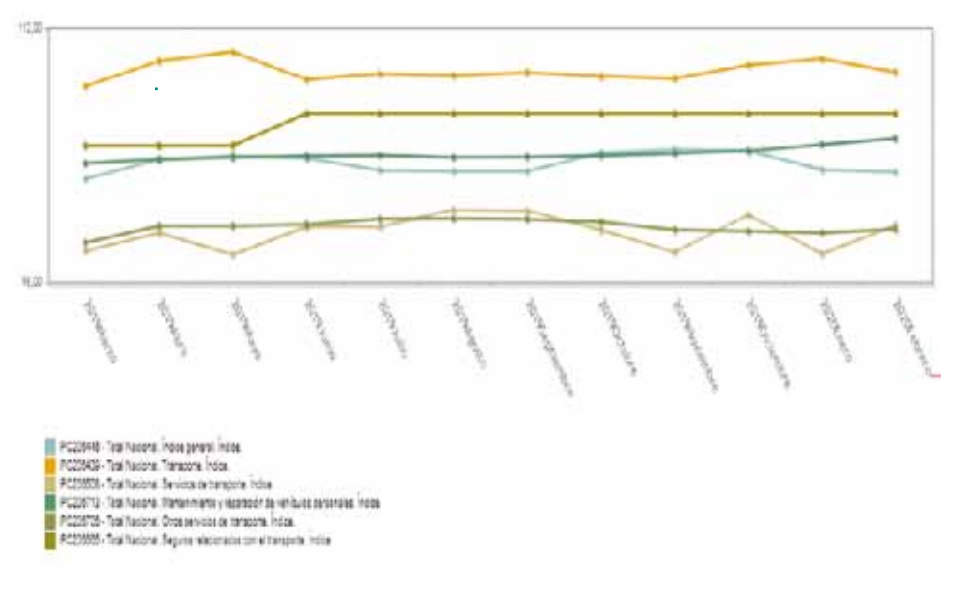
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Muy diferente comportamiento en los datos aportados por el INE correspondientes al mes de febrero. Distintas lecturas, en función del índice que se quiera analizar, aunque a partir de esta fecha, dicho análisis va a resultar casi una aventura, a causa de los estragos que está suponiendo la pandemia en la industria, la economía y la movilidad. Se puede apreciar que el índice General y el de Transporte caen ligeramente, es muy posible que por la curva descendente del Gasóleo, que además se verá acrecentada en la próxima oleada de datos, a buen seguro. Por contra, los Servicios de Transporte y el Interurbano repuntan, con una explicación algo más compleja. Veremos qué nos depara la cifra de marzo.

Salón**El uso de la bicicleta**

Título: Velo-City 2020
Cuándo: Del 15 al 18 de septiembre
Dónde: Liubliana, Eslovenia
Organiza: Smart Cycling Inclusion

Velo-City es una conferencia ciclista única que reúne a la comunidad ciclista mundial. El objetivo principal de la conferencia es dejar a los delegados enriquecidos e inspirados después de una semana llena de debates vibrantes e intercambio de conocimientos sobre el presente y el futuro de los desarrollos ciclistas de todo el mundo.

**Jornada****Las nuevas tecnologías**

Título: Jornada online sobre ITS en el Transporte Público
Cuando: Dividida en distintas sesiones los días 8, 15, 22 y 29 de abril
Organiza: ITS España

ITS son las siglas en inglés de Sistemas de Transporte Inteligente y son aplicaciones avanzadas pensadas para ofrecer servicios innovadores relativos a diferentes modos de transporte y de gestión del tráfico. Permiten a los usuarios estar mejor informados y hacer un uso más inteligente de las redes de transporte.

**Feria****Una cita ineludible**

Título: IAA Vehículos Comerciales
Cuando: Del 24 al 30 de septiembre
Organiza: VDA
Dónde: Feria de Hannover, Alemania

En la feria se encontrará todo lo relacionado con los vehículos comerciales (camiones, autobuses, remolques, etc.), sus componentes y accesorios, soluciones para la movilidad sostenible, soluciones para la logística del transporte y productos de mantenimiento. Los preparativos ya están en pleno proceso.

**Conferencia****El valor del transporte urbano**

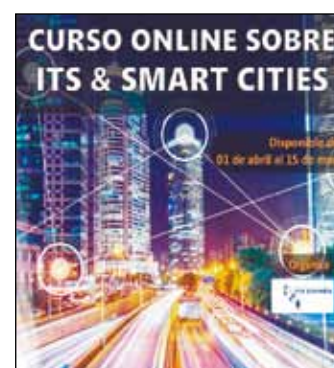
Título: Urban Mobility Days 2020
Cuándo: Del 29 de septiembre al 1 de octubre
Organiza: Eltis
Dónde: Bruselas, Bélgica

La Conferencia combina dos eventos principales del calendario de transporte de Europa: el Foro Civitas y la Conferencia Europea sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible (Sump). Reunirá políticos, autoridades locales, académicos, ONG, profesionales del transporte público y planificadores urbanos.

**Curso****El futuro de las ciudades**

Título: Curso online sobre ITS & Smart Cities
Cuándo: Disponible del 1 de abril al 15 de mayo
Organiza: ITS España

El concepto de *smart city* es algo emergente, y por tanto sus acepciones en español y en otros idiomas, e incluso en inglés, están sujetas a constante revisión. Es también un término actual, que se está utilizando como un concepto de marketing en el ámbito empresarial, en relación a políticas de desarrollo.



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

Transportes Urbanos de Sevilla ha ejecutado un Sistema de Gestión para la Conducción Eficiente de excelencia

El sistema de gestión de los autobuses urbanos de Sevilla, modelo de referencia para la Unión Europea

Transportes Urbanos de Sevilla (Tusam) implantó en el año 2016 un sistema de gestión para la mejora de su transporte que permite la monitorización y optimización de la conducción en todos los autobuses de la flota.

El Sistema de Gestión tiene el objetivo de mejorar la conducción y, como consecuencia de esta mejora, reducir el consumo y la emisión de gases contaminantes. Una vez implantado y tras la formación inicial a todos los conductores, permite conseguir ahorros superiores al 5%.

También habilita una disminución de la siniestralidad y un mejor uso de los vehículos, lo que redundará en un ahorro en el mantenimiento de la flota.

El proceso incluye la formación inicial a 1.200 trabajadores y el seguimiento continuo de todos los conductores de Tusam, con sesiones personalizadas de mejora de la conducción. Del mismo modo, incluye un portal web y una app en las que cada conductor puede consultar sus rúbricas de conducción.

Tecnológicamente, la plataforma está compuesta por una pantalla de ayuda al conductor,

un sistema GPS y una centralita que se encarga del almacenamiento, proceso de datos, y envío de los mismos a un servidor.

Próximamente, se cumplirán tres años desde que Tusam inició su compromiso para reducir las emisiones atmosféricas junto a ADN Mobile Solutions.

Un 2019 de éxito

La iniciativa, junto con otras acciones, ha conseguido evitar durante el pasado año 2019 la emisión al medio ambiente de 1.500 toneladas de dióxido de carbono, además de mejorar la seguridad y el confort de los pasajeros.

Durante el pasado año, la oferta total de Tusam ha sido de 1.275.601 vueltas con 19.303.928 kilómetros recorridos, un 0,9% superior al año anterior. La demanda total se ha situado en 83.362.555 viajeros transportados, 1.864.672 viajeros más que el año pasado (+2,3%), siendo la cifra más alta desde el año 2009.

Liga por la sostenibilidad

Como parte de las acciones de motivación y seguimiento del proyecto, se encuentran las acciones de juego o gamificación.



A este respecto, Tusam y ADN han llevado a cabo la 'II Liga de conductores', de la que se entregaron los premios el pasado miércoles 11 de marzo en el Salón de actos de Tusam. Se trata de una acción de participación voluntaria, donde los conductores o conductoras pueden inscribirse y participar a través de una aplicación móvil de conductor

del sistema Bled. Similar a una Liga de Fútbol, los equipos los constituyen los propios conductores y son ellos los que de una manera sana 'juegan' para optar a unos premios individuales o por equipos.

Lógicamente, los ganadores son aquellos que hayan obtenido más puntos de eficiencia durante el periodo de Liga. En esta Liga

se han tenido por primera vez un equipo integrado por un total de 20 mujeres (Las Guerreras), que han logrado un desempeño sobresaliente por lo que recibirán una mención especial. Además, otro de los equipos ganadores, (Los Makinas) donarán su premio a una ONG Andaluza vinculada a los niños con Síndrome de Down.

La serie F de Cummins redefine la potencia de los mini autocares

La última evolución del diseño Euro 6d de los motores Cummins de la serie F de 2,8 litros y 3,8 litros introduce una nueva capacidad de potencia compacta para mini-autocares de turismo, interurbanos y lanzaderas. Con potencias que van de 129 a 188 CV (96-140 kW) y un par máximo de hasta 700 Nm, los F2.8 y F3.8 están listos para redefinir la clase de motores compactos al ofrecer niveles más elevados de rendimiento en carretera y mejoras del vehículo.

La Serie F mejorada otorga más eficiencia de combustible y una operación más silenciosa para vehículos de pasajeros de cinco a ocho metros de longitud. Una fórmula de combustión más limpia y eficiente combinada con el postratamiento de escape Single Module™ permite a los motores de la Serie F cumplir con las estrictas regulaciones Euro 6d sin la necesidad de un sistema de recirculación de gases de escape (EGR) en el motor.

Los motores de la serie F proporcionan un aumento rápido del par motor desde bajas revoluciones del motor hasta el par máximo y luego lo mantienen en todo el rango operativo. Para la línea motriz del vehículo, este



acceso a un par máximo constante da como resultado muchos menos cambios de cambio de marcha y una respuesta instantánea del motor a las demandas del vehículo.

Mayor fuerza

El bloque de hierro fundido de alta resistencia de la Serie F es un diseño esculpido que permite eliminar el peso innecesario mientras se mantiene la máxima rigidez. El uso de material compuesto para la tapa de la válvula y el cárter de aceite aporta una mayor reducción de peso. El conjunto de pistón y cilindro minimiza las pérdidas por fricción y proporciona un control de calor más efectivo, ayudando a mejorar la eficiencia y durabilidad del combustible. El motor está

protegido con filtros de aceite y combustible con los medios sintéticos NanoNet. Los goteos de aceite del cárter y las emisiones se eliminan con el sistema de filtro de ventilación del cárter Enviroguard™, diseñado para durar la vida útil del motor y no requiere mantenimiento.

Manejo eficiente del aire

El turbocompresor Cummins Wastegate de alta eficiencia utilizado en el F2.8 y F3.8 funciona en conjunto con válvulas de acelerador de aire en un sistema de circuito cerrado para administrar con precisión el flujo de aire del motor. Además, el F2.8 de 174 CV (130 kW) cuenta con un turbocompresor de geometría variable con válvula de mariposa.

Nuevo sistema de aseo a bordo Eco Flush de Marcopolo

Para ofrecer cada vez más comodidad, conveniencia y funcionalidad a los pasajeros y al operador, Marcopolo ha desarrollado su Eco Flush, un inodoro que garantiza mayores estándares de sellado, con eliminación de olores, eficiencia y mayor economía de agua.

El Eco Flush tiene un concepto único que proporciona la eliminación de olores en el compartimento del inodoro. Su válvula de salida sella el sistema para generar el vacío para la descarga. El depósito del generador de vacío actúa como una barrera para que los gases no vuelvan al interior del inodoro. Y la válvula de guillotina, que se activa automáticamente después de tres descargas, destina los residuos al tanque con mayor frecuencia, asegurando la contención de los gases y los residuos

sólidos y líquidos. En el sistema tradicional, el tanque de residuos no retiene completamente los gases, que vuelven al interior del inodoro.

Otro gran diferencial de Eco Flush es el ahorro de agua que proporciona, hasta un 53% menos que el sistema convencional. Su sistema optimizado de descarga de agua utiliza sólo 400 ml por unidad, en contra de hasta 850 ml del flujo del inodoro tradicional: con ello, el consumo mensual se reduce de unos 660 litros a poco más de 300 litros, garantizando al operador una mayor autonomía en el suministro de agua de sus vehículos, menos paradas para la limpieza y la eliminación de residuos, generando un ahorro de combustible y ganancias en el tiempo de viaje.



LEGISLACION AUTONOMICA**Instrucciones**

ORDEN TMA/254/2020, DE 18 DE MARZO DE 2020, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se dictan **instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo**.
En el BOE, a 19 de marzo de 2020.

Debido a la rapidez en la evolución de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el Covid-19, a escala nacional e internacional, el Gobierno, al amparo de lo dispuesto en el artículo cuarto, apartados b) y d), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, ha declarado el estado de alarma en todo el territorio nacional con el fin de afrontar la crisis sanitaria, mediante Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

Por su parte, de acuerdo con los artículos 4 y 14.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente delegada en sus áreas de responsabilidad, queda habilitado para dictar cuantos actos y disposiciones que, en la esfera específica de su actuación, sean necesarios para establecer condiciones a los servicios de movilidad, ordinarios o extraordinarios, en orden a la protección de personas, bienes y lugares.

Además, de conformidad con el artículo 14.4, por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se establecerán las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento.

Es preciso, a tales efectos, permitir la utilización de las tarjetas de cualificación del conductor, acreditativas del certificado de aptitud profesional (CAP), reguladas en el Real Decreto 1032/2007, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, que no puedan renovarse como consecuencia de la suspensión de los cursos de formación continua o del impacto de las medidas extraordinarias en el funcionamiento ordinario de los órganos administrativos competentes para la expedición de dichas tarjetas y asegurar su vigencia hasta que puedan restablecerse las condiciones que permitan su renovación.

Por otra parte, con el fin de garantizar el transporte de mercancías por carretera para el abastecimiento de la población, es necesario clarificar el alcance de la aplicación del artículo 10 del Real Decreto por el que se declara el estado de alarma, en relación con la apertura de locales dedicados al arrendamiento de vehículos sin conductor, dada la consideración de dicha actividad como auxiliar y complementaria del transporte por carretera. Asimismo, resulta necesario permitir la apertura de establecimientos de arrendamiento sin conductor para uso particular a los solos efectos de la devolución de los vehículos.

Asimismo, es necesario determinar condiciones de utilización de determinados transportes terrestres de viajeros, con objeto de reforzar las medidas tendentes a evitar la propagación del Covid-19.

Por último, de acuerdo con el artículo 2 de la Orden TMA/247/2020, de 17 de marzo, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de

Baleares, las compañías áreas que tuvieran programados vuelos durante la duración del estado de alarma en las rutas fijadas en el apartado 3 del citado precepto, debían informar antes de las 14:00 horas del día 18 de marzo, sobre su interés en llevar a cabo los vuelos autorizados, especificando las medidas a implantar.

Sin embargo, concluido el plazo otorgado, hay dos rutas para las que no existe compañía interesada. Por tanto, con objeto de garantizar la movilidad obligada de pasajeros por alguna de las actividades autorizadas en el artículo 7.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, se hace preciso habilitar al Director General de Aviación Civil a establecer las condiciones de prestación y determinar la compañía que habrá de realizar las citadas rutas.

Por ello, en virtud de lo dispuesto en los artículos 4 y 14 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19, dispongo:

Artículo 1. Vigencia de las tarjetas de cualificación del conductor, acreditativas del certificado de aptitud profesional (CAP).

1. Se declara la validez de las tarjetas de cualificación del conductor acreditativas del CAP cuya fecha de expiración se haya producido a partir del día 1 de marzo, hasta 120 días después de la finalización de la declaración del estado de alarma o prórrogas del mismo.

Dicho plazo de 120 días podrá ser ampliado mediante resolución de Dirección General de Transporte Terrestre, si las circunstancias lo hicieran necesario, por un máximo de 30 días adicionales.

2. Dicha previsión tendrá efectos en todo el territorio nacional, sin perjuicio de su comunicación a la Comisión Europea.

Artículo 2. Apertura de oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor.

1. Con el fin de garantizar el funcionamiento de las operaciones de transporte de mercancías y asegurar el necesario abastecimiento de productos a la población, estará permitida la apertura de establecimientos dedicados al arrendamiento de vehículos sin conductor destinados a un uso profesional de los transportistas de mercancías.

2. La apertura de establecimientos de arrendamiento de vehículos sin conductor en los supuestos de arrendamiento de vehículos para uso particular, únicamente estará permitida con el fin de hacer posible la devolución por el arrendatario de los vehículos arrendados en el marco de un contrato celebrado con anterioridad a la entrada en vigor de esta orden.

3. En todos los supuestos tendrán que observarse las medidas e instrucciones de protección indicadas por el Ministerio de Sanidad tendentes a evitar el contagio del Covid-19.

Artículo 3. Condiciones de utilización de determinados medios de transporte terrestre de viajeros.

1. En los transportes públicos y privados complementarios de viajeros en autobús, salvo que el conductor esté protegido por una mampara, los viajeros deberán acceder al vehículo por la puerta trasera. Esta disposición podrá exceptuarse en los transportes públicos en caso de que el billete se vaya a adquirir en su interior.

2. En los medios de transporte que así lo

permitan, las puertas serán activadas por el conductor o maquinista, evitando de este modo que tengan que ser accionadas por el viajero.

3. En los transportes públicos y privados complementarios de viajeros en autobús las empresas adoptarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los viajeros, de tal manera que no podrán ser ocupados más de un tercio de los asientos disponibles para la ocupación máxima del vehículo. En todo caso, se mantendrá siempre vacía la fila posterior a la butaca ocupada por el conductor

4. Los desplazamientos llevados a cabo en transporte público de viajeros en vehículo de turismo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, deberán hacerse individualmente, salvo que se acompañe a personas con discapacidad, menores, mayores o por otra causa justificada.

Artículo 4. Habilitación.

Se habilita al Director General de Aviación Civil a establecer las condiciones para la prestación y adjudicación directa para los servicios de transporte aéreo regular en las rutas de Palma de Mallorca-Mahón y Palma de Mallorca-Ibiza, respecto de las que no se ha recibido comunicación por parte de ninguna compañía aérea, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.3 de la Orden TMA/247/2020, de 17 de marzo, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Baleares, a fin de garantizar la movilidad obligada de pasajeros.

Disposición final única. Vigencia.

1. Esta orden será de aplicación desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» hasta la finalización de la declaración del periodo del estado de alarma o prórrogas del mismo.

2. No obstante, se podrá prorrogar el plazo de validez de las tarjetas acreditativas del CAP de conformidad con lo señalado en el artículo 1.1.

Madrid, 18 de marzo de 2020.—El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos Meco.

Reducción de servicios

ORDEN TMA/273/2020, DE 23 DE MARZO DE 2020, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se dictan **instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros**.
En el BOE, a 24 de marzo de 2020.

Debido a la rapidez en la evolución de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el Covid-19, a escala nacional e internacional, el Gobierno, al amparo de lo dispuesto en el artículo cuarto, apartados b) y d), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, ha declarado el estado de alarma en todo el territorio nacional con el fin de afrontar la crisis sanitaria, mediante Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

Por su parte, de acuerdo con los artículos 4 y 14.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente delegada en sus áreas de

responsabilidad, queda habilitado para dictar cuantos actos y disposiciones que, en la esfera específica de su actuación, sean necesarios para establecer condiciones a los servicios de movilidad, ordinarios o extraordinarios, en orden a la protección de personas, bienes y lugares.

Asimismo, de conformidad con el artículo 14.2 a) y b) el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá modificar los porcentajes de reducción de los servicios establecidos en dichos apartados y establecer condiciones específicas al respecto.

En el supuesto recogido en el artículo 14.2 c) se atribuyen similares facultades al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con servicios recogidos en dicho apartado.

La evolución de la emergencia sanitaria hace preciso ajustar la oferta de los servicios de transporte de viajeros determinados en el artículo 14 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que declara en estado de alarma, a las necesidades básicas de desplazamiento que requiere la ciudadanía.

Esta reducción de servicios permite además reducir la exposición al riesgo de los trabajadores del sector del transporte de viajeros, contribuyendo al mismo tiempo a preservar su salud y a garantizar la continuidad de la prestación.

Por otra parte, es necesario determinar la apertura de las oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor con el objetivo de garantizar la posibilidad de arrendar vehículos tanto a los profesionales del transporte como en los supuestos de los desplazamientos permitidos en el marco del estado de alarma.

Por ello, en virtud de lo dispuesto en los artículos 4 y 14 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, dispongo:

Artículo 1. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros no sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

En los servicios de transporte público de viajeros ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), previstos en el artículo 14.2 a) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 70%.

Este porcentaje podrá ser modificado por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Artículo 2. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

I) Servicios ferroviarios de media distancia: 70%.

II) Servicios ferroviarios de media distancia-AVANT: 70%.

III) Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: 70%.

IV) Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 70%.

V) Servicios de transporte marítimo

sometidos a contrato de navegación: 70%.

VI) Servicios ferroviarios de cercanías: 20%, en horas punta, y 50%, en horas valle.

Estos porcentajes podrán ser modificados por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

2. En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios y marítimos de competencia autonómica o local que están sometidos a contrato público u OSP, las autoridades autonómicas y locales procederán a reducir el porcentaje máximo de prestación de los servicios de su competencia, de acuerdo a la evolución de la situación, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar el acceso a los puestos de trabajo y servicios básicos de los ciudadanos en sus territorios, sin que se produzcan aglomeraciones.

Disposición adicional única. Modificación de la Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo.

El artículo 2 de la Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo, queda redactado de la siguiente manera:

"Artículo 2. Apertura de oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor.

1. Con el fin de garantizar el funcionamiento de las operaciones de transporte de mercancías y asegurar el necesario abastecimiento de productos a la población, así como los desplazamientos permitidos en el artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, estará permitida la apertura de los establecimientos dedicados al arrendamiento de vehículos sin conductor a los efectos señalados.

2. En todos los supuestos, tendrán que observarse las medidas e instrucciones de protección indicadas por el Ministerio de Sanidad tendentes a evitar el contagio del COVID-19".

Disposición final única. Vigencia.

Esta orden será de aplicación desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» hasta la finalización de la declaración del periodo del estado de alarma o prórrogas del mismo.

Madrid, 23 de marzo de 2020.—El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos Meco.

Distribución de mascarillas

ORDEN TMA/263/2020, DE 20 DE MARZO DE 2020, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se regula la **adquisición y distribución de mascarillas**.

En el BOE, a 21 de marzo de 2020.

Debido a la rapidez en la evolución de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19, a escala nacional e internacional, el Gobierno, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4, apartados b) y d), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, ha declarado el estado de alarma en todo el territorio nacional con el fin de afrontar la crisis sanitaria, mediante Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

Por su parte, de acuerdo con los artículos

4 y 14.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente delegada en sus áreas de responsabilidad, queda habilitado para dictar cuantos actos y disposiciones sean necesarios, en la esfera específica de su actuación, en orden a la protección de personas, bienes y lugares, sin necesidad de procedimiento administrativo alguno.

En ese contexto, el mantenimiento del transporte de mercancías es fundamental para garantizar el abastecimiento. Conforme indica el artículo 14.4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establecerá las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento y la entrega de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o correspondencia.

Asimismo, el transporte público de viajeros debe seguir desarrollándose, conforme a las distintas medidas adoptadas por este Ministerio en base al citado artículo 14 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, teniendo en cuenta las limitaciones establecidas en el artículo 7 del citado Real Decreto.

Ambos tipos de transportes, de mercancías y de viajeros, deben desarrollarse, en todo caso, con la debida protección de la salud. Para ello, es necesario que el personal que desarrolle funciones relacionadas con dicho transporte y entrega de mercancías y productos, en estas circunstancias excepcionales, esté provisto de las debidas mascarillas.

En base a ello, es necesario articular un procedimiento ágil y eficaz para adquirir las citadas mascarillas a nivel centralizado en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19, modificado por la Disposición Final sexta del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, indica que la adopción de cualquier tipo de medida directa o indirecta por parte de los órganos de la Administración General del Estado para hacer frente al COVID-19 justificará la necesidad de actuar de manera inmediata, al amparo de lo previsto en el artículo 120 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

De acuerdo con la previsión establecida en el párrafo anterior, a todos los contratos que hayan de celebrarse por la Administración General del Estado para atender las necesidades derivadas de la protección de las personas y otras medidas adoptadas por el Consejo de Ministros para hacer frente al COVID-19, les resultará de aplicación la tramitación de emergencia.

En virtud de lo anterior, este Ministerio procederá a adquirir de manera centralizada, mediante adjudicación directa y tramitación de emergencia, las mascarillas necesarias para que el personal relacionado con el sector del transporte pueda seguir desempeñando sus funciones con la debida protección de la salud.

Una vez adquirido dicho material, se procederá a su distribución con arreglo a los criterios de reparto establecidos en esta Orden.

Por ello, al amparo de la habilitación contenida en los artículos 4 y 14 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que

se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, dispongo:

Artículo 1. Adquisición de mascarillas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana procederá a adquirir de forma centralizada un máximo de 8.000.000 de mascarillas protección FFP2 con objeto de su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte, con motivo de la situación de emergencia de salud pública provocada por el COVID-19.

2. Dicha adquisición se realizará a favor de los destinatarios que se indican en el siguiente artículo y conforme al procedimiento regulado en el artículo 3 de esta Orden.

Artículo 2. Destinatarios finales de dicha adquisición.

Las mascarillas serán adquiridas para su posterior distribución al personal que presta sus servicios en el sector del transporte en áreas de riesgo, según los criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad, distribuyéndose a los trabajadores relacionados con el servicio de transporte público de competencia estatal, autonómica y local, así como a los trabajadores del ámbito privado relacionados con el transporte de viajeros y de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento. La distribución se realizará conforme a los criterios y porcentajes de reparto señalados en el artículo 5 de esta Orden.

En el ámbito del transporte por carretera, se incluye en esta Orden el transporte público de viajeros, tanto en vehículos de turismo como en vehículos de más de nueve plazas, lo que implica, transportes regulares de viajeros de uso general, regulares de uso especial, discrecionales en autobús, taxis y arrendamiento de vehículo con conductor, tanto de competencia estatal, como autonómica o local. Además, el transporte por carretera en esta Orden incluye el transporte público de mercancías realizado por empresas autorizadas.

Artículo 3. Procedimiento de adquisición.

1. La adquisición será realizada de forma centralizada por el ente público Puertos del Estado adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante la tramitación de emergencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19, al amparo de lo previsto en el artículo 120 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

2. La financiación de dicha adquisición será realizada en los términos indicados en el artículo 6.

Artículo 4. Entrega y recepción.

Tras su entrega en el lugar indicado en contrato, se procederá a efectuar un acto formal y positivo de recepción del suministro. La empresa suministradora sólo tendrá derecho al abono del precio de los suministros efectivamente entregados y formalmente recibidos.

Artículo 5. Procedimiento de distribución.

1. Las mascarillas adquiridas por el ente público Puertos del Estado y recibidas con arreglo al procedimiento previsto en el artículo anterior, serán distribuidas de

acuerdo con los siguientes criterios:

a) A entidades del sector público en el ámbito del transporte de competencia estatal, incluidas las entidades que realicen alguna de las actividades previstas en el artículo 14.4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, las cantidades que se indican para cada una de las enumeradas a continuación:

80.000 a las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-Alta Velocidad; 620.000 a Renfe-Operadora; 4.800 a la entidad pública empresarial ENAIRE; 102.000 a AENA para su posterior distribución en el ámbito del sector aéreo; 1.128.000 al ente público Puertos del Estado y Autoridades Portuarias para su distribución en el ámbito del sector marítimo, incluida a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR); y 2.000.000 a la sociedad mercantil estatal Correos y Telégrafos.

b) A trabajadores que prestan servicios en el ámbito del transporte terrestre de viajeros y de mercancías, no incluidos en la letra anterior, así como personal del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: 4.000.000

En este apartado se incluyen conductores de taxis, VTC, camioneros que realicen transporte público de mercancías por empresas autorizadas, conductores de autobuses de líneas de pasajeros privados, así como personal en el ámbito autonómico y local.

A efectos de su distribución desde el lugar habilitado para la recepción que se establezca en el contrato hasta los puntos de entrega a los destinatarios finales, por parte de las asociaciones representativas y entidades públicas competentes de cada uno de los sectores se remitirá la correspondiente solicitud a la Dirección General de Transporte Terrestre en el plazo de los 2 días posteriores a la comunicación de la recepción de las mismas. A la vista de las solicitudes y dentro del número máximo asignado al sector, el citado órgano expedirá la correspondiente autorización identificando, representante designado en cada caso para la recogida en el punto de entrega y número asignado al mismo. El receptor será el responsable de su distribución a los destinatarios finales.

2. La distribución de las mascarillas a los destinatarios finales, se realizará atendiendo a los criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad.

3. El material sobrante, será puesto a disposición del Ministerio de Sanidad, con el fin de que este Ministerio pueda distribuirlo, en su caso, a los establecimientos sanitarios y/o farmacéuticos.

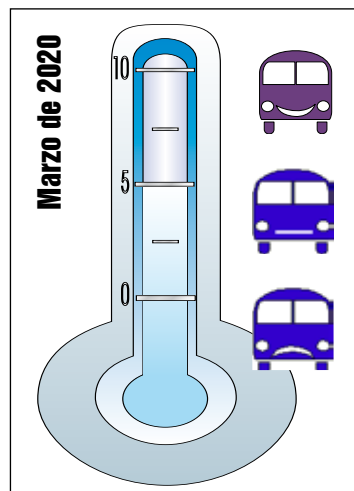
Artículo 6. Financiación.

1. El ente público Puertos del Estado abonará a la empresa suministradora el importe correspondiente a las mascarillas que sean recibidas de conformidad de acuerdo con el artículo 4, emitiéndose por la empresa una factura por el importe total de este material. No obstante, con posterioridad, se procederá a compensar al ente público por el importe abonado, a través del procedimiento establecido en el apartado siguiente.

2. La financiación por cada una de las entidades previstas en el artículo 5 y, en su caso, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se realizará del siguiente modo:

a) Cada una de las entidades del sector público incluidas en la letra a) del apartado 1 del artículo anterior, financiará el importe que le corresponda en función del número de mascarillas que le sean adjudicadas, abonándoselo al ente público Puertos del Estado.

Continúa en el próximo número



RESULTADOS

▲ Evolución

Muchas gracias

El transporte por carretera acaba de demostrar, sin ningún género de dudas, que es un sector estratégico para la sociedad. Es impensable que pudiéramos superar esta terrible crisis sin las soluciones de movilidad del transporte de viajeros, sin la implicación de conductores y operarios a la hora de mover y limpiar los vehículos en las mejores condiciones, y del transporte de mercancías, que ha mantenido el suministro tanto de alimentos como de material sanitario. Muchas gracias.



PREVISIONES

COYUNTURA / A partir de ahora, la pandemia incidirá en los indicadores

Los datos de febrero van a ser los últimos 'normales' en tiempo

El petróleo (y también el combustible, aunque en una proporción que podría ser más favorable) y el número de usuarios presentaban hace unas semanas cifras muy espe-

ranzadoras para lo que queda de año, pero la pandemia no va a permitir una evolución natural de estos resultados, por lo que habrá que ajustar el análisis en lo sucesivo.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



Con el petróleo por debajo de los 30 dólares, el precio del combustible da un respiro al profesional.

FLUJO DE VIAJEROS

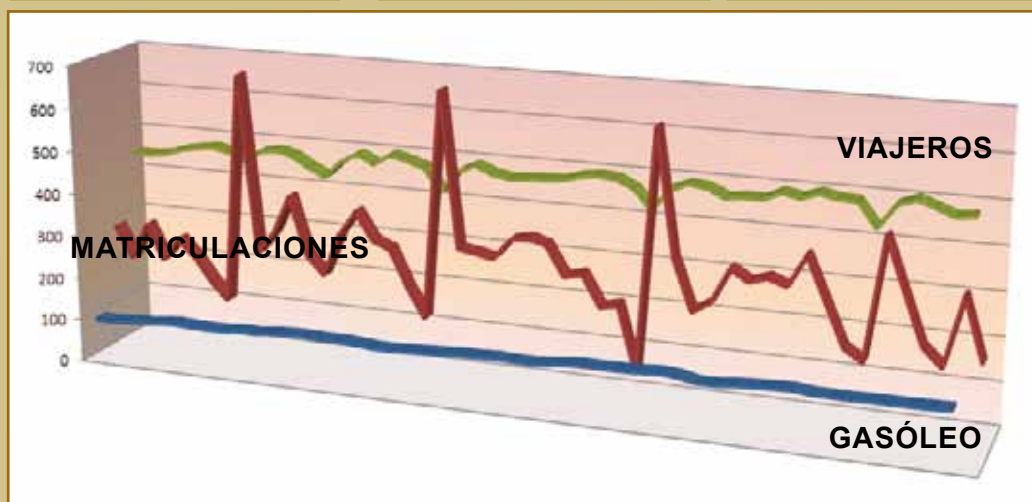


Febrero será el último mes al alza en cuanto al número de usuarios de transporte público, algo a celebrar.

MATRICULACIONES



El arranque del ejercicio no ha sido muy positivo, y lo peor es que la recuperación se hará esperar.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Solidaridad social



Miguel Mirones

Personalizamos en el presidente de la red de balnearios Relais Termal y del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), que ha cedido una de sus instalaciones para atender a los transportistas en carretera, el aplauso a todos los empresarios que se han solidarizado con el Sector.

▼ Descenso

Todos tenemos que apoyar



Por primera vez, la Redacción de NEXOBUS ha decidido dejar desierta sección y no criticar a nadie por lo que haya podido hacer o decir durante los últimos días. Entendemos que es tiempo de colaborar, de arrimar el hombro y de empujar en la misma dirección para salir de esta situación.

➡ En Ruta



Patinetes, movilidad urbana y civismo vial (y II)

José María Pérez

A SÍ COMO UN patinete puede 'sortear' con mayor o menor dificultad un automóvil, no ocurre lo mismo con un autobús. Aparte de la cuestión de su tamaño, estos vehículos mantienen una inercia en los giros que dificultan su rebase, ya que necesitan más superficie y cierta ocupación de los carriles adyacentes. En el caso concreto de los patinetes, si sus conductores no tienen en cuenta esta realidad y circulan con la precaución que merece, pueden verse expuestos aun mayor riesgo de accidentes.

Por otra parte, cabe destacar que en nuestras ciudades comienza a ser usual la imagen de patinetes circulando por el centro de los carriles. Este hecho provoca también que los conductores de otros vehículos aminoren considerablemente su velocidad, pudiendo entorpecer notablemente el tráfico. De nuevo, en el caso de los autobuses este fenómeno se agudiza en cierto modo, puesto que se retrasan las horas de llegada a los puntos de destino y ello repercute en una peor calidad de un servicio, cuestión clave para el buen funcionamiento de las ciudades y por la que se está apostando mucho para combatir también la contaminación y el cambio climático.

Por todo ello, se agudiza la necesidad imperiosa de contar con regulaciones que consideren, ordenen y coordinen todos estos tipos de movilidad. Antes de permitir la circulación de cualquier vehículo, hagamos la normativa para ello y consultemos a todos los actores, organismos, instituciones y asociaciones que puedan aportar.

José María Pérez Revenga es el presidente de la **Asociación Española del Transporte (AET)**.

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

