

## Busworld refuerza la electrificación

Chasis, vehículos integrales, carrocerías y componentes. Busworld Kortrijk, que se celebra entre los días 20 y 25, anticipa multitud de novedades en sus respectivos stands.

### Protagonistas



Violeta Bulc  
La comisaria de Transportes repasa los puntos más importantes del Paquete europeo de Movilidad. / Pág. 2



Pedro Cotera  
El que fuera director comercial de Hispano regresa al Sector como responsable de urbanos en Scania. / Pág. 2



Gael Queralt  
Indcar se lanza a la aventura del vehículo integral con la presentación de un Next con desarrollo propio. / Pág. 3



Francisco Iglesias  
Alsa se consolida como proveedor de servicios en Marruecos al obtener la gestión del BRT de Marrakech. / Pág. 9

Todas estas innovaciones ellas tienen un denominador común: la sostenibilidad. Entre los fabricantes, la soluciones ecológicas, sean eléctricas, híbridas, o con combustibles alternativos al diesel (sobre todo el gas natural), coparán los metros cuadrados que ocupen sus respectivos stands en la cita belga, la última en Kortrijk antes de su traslado definitivo, a partir de 2019, a la capital del país, Bruselas. Y el resto de expositores mantendrán esa misma línea de adecuación. Dossier / Pág. 21-30



## Confebús certifica con éxito su III Curso de Verano

El modelo de contratación pública y la expansión por Europa de un tipo de transporte colectivo que, por lo general, cuenta con la aprobación de todos los sectores de la sociedad, fueron los grandes temas tratados en el tercer

Curso de Verano de Confebús. Entre los apartados que todavía pueden mejorarse está el de la utilización de las nuevas tecnologías para llegar a un público joven, que tiende a comprar sus billetes por internet. Dossier / Pág. 38-39

## Galicia pone en funcionamiento el uso compartido

El autobús compartido puesto en marcha por la Xunta de Galicia, dentro de su nuevo Plan de Transporte Público, permite el uso por parte del conjunto de la ciudadanía de las plazas vacías de 513 líneas de transporte escolar. Las rutas incluidas en esta modalidad van identificadas mediante de un distintivo de 'Bus compartido' que deben portar los vehículos en un lugar visible. Los horarios, las paradas y los itinerarios del transporte escolar permanecen intactos, excepto por las modificaciones derivadas de las propias necesidades educativas del servicio. Panorama / Pág. 5

### Comparativa de Facua entre 38 ciudades españolas

## Madrid, Girona y Barcelona, ciudades con el billete más caro

Facua-Consumidores en Acción ha analizado el precio del autobús urbano en 38 ciudades españolas, constatando que la diferencia en las tarifas alcanza el 245% entre el municipio más caro para viajar con abono o tarjeta transporte, Madrid (1,83 euros), y el más barato, Logroño (0,53 euros). La media de lo que los españoles pagan por este bono es 0,79 euros. En cuanto al billete sencillo, cuyo precio medio es de 1,25 euros, la ciudad más económica es Lugo (0,63 euros) y la más cara es, con diferencia, Barcelona (2,15 euros). Informe / Pág. 34



### Sumario

## El Bus-VAO llega a la A-2 en Madrid

Como quedó de manifiesto en el Curso de Confebús, la solución convence a casi todos. / Pág. 5

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Contratos de servicio' ..	4
Panorama / Actualidad .....	5-17
Informe: 'IVA superreducido' .....	19
Coyuntura .....	42-43
Innovación: 'VDL sin emisiones' ..	45
Agenda .....	47

**Irizar**  
LIGHTING THE ROAD

Nueva generación de autobuses y autocares

A la vanguardia de la tecnología y sostenibilidad

www.irizar.com

Busworld 2017  
Octubre 20-25, Kortrijk  
Hall 4 - Stand 405

## Tribuna



## Presupuesto y siniestralidad (y II)

Gregorio Serrano

POR OTRO LADO, están las campañas de comunicación que hace la Dirección General de Tráfico en prensa escrita y digital, en radio y en televisión. Ya se han rodado los spots, y se está tramitando el expediente de contratación de espacios publicitarios en televisión y en radio. Se van a dedicar 11,5 millones de euros a esta campaña de publicidad, que se basará en los testimonios reales de las víctimas de accidentes de tráfico.

Habrà un spot dedicado a las distracciones, otro spot dedicado al consumo de alcohol y drogas en moto o en vehículos y otro más dedicado al respeto al ciclista. Todos ellos estarán protagonizados por víctimas reales de accidentes de tráfico. Por tanto, pronto pondremos en marcha la campaña y, además, lo haremos con mucha antelación respecto al verano. Esto es lo que les puedo comentar, en cuanto a la ejecución de estas quince medidas urgentes que anunció el ministro.

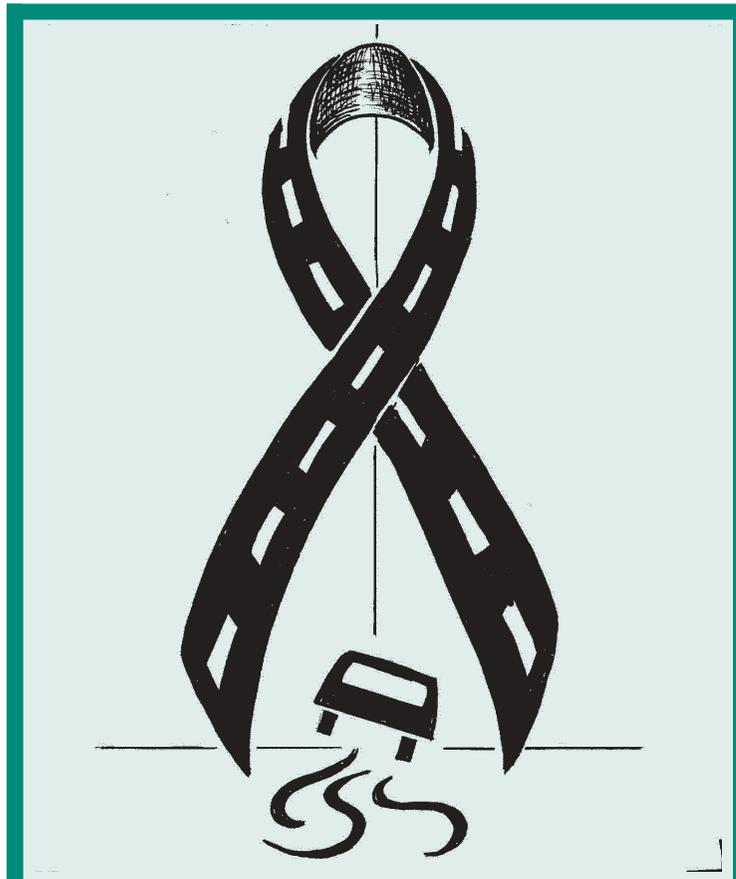
Por tanto, creo que a mediados del segundo semestre podremos tener finalizadas la mayoría de ellas. Hasta aquí les he querido señalar lo que hace la Dirección General de Tráfico, es decir, a qué nos dedicamos y qué se hace desde nuestra jefatura.

Ahora les mencionaré qué retos, qué planes, qué objetivos y qué proyectos estratégicos tenemos de cara a la presente legislatura. En primer lugar, me gustaría mencionar las reformas legislativas. Estamos en el templo del Poder Legislativo y,

por tanto, es lo primero que les voy a comentar.

Dentro del plan normativo para el año 2018, que hemos enviado al ministerio, hemos propuesto como reto que a finales del año 2018 podamos tener lista la reforma integral de la Ley de Seguridad Vial; una ley que tendrán que aprobar (espero) sus señorías durante el año 2018. Igualmente, también en el año 2018 tendremos listo para su aprobación el nuevo reglamento de vehículos. Queremos que la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial sea profunda y ambiciosa, para que dé solución a la movilidad del siglo XXI. En este sentido, les quiero anunciar el ítem, así como el camino de elaboración de esta ley. El día 23 de mayo celebraremos el pleno del Consejo Superior de Tráfico y allí daremos a conocer los grupos de trabajo que van a elaborar esta ley. Escucharemos a los diferentes sectores sociales, expertos, asociaciones de víctimas, a todo aquel que tenga que aportar algo en los numerosos aspectos que hay que modificar de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

A partir de ahí, se pondrán en marcha los siguientes grupos de trabajo: motos, bicicleta, peatones, velocidad, alcohol, drogas, permiso por puntos, formación, etcétera. De esta forma, se intentará escuchar a todo el mundo y que cada uno aporte su opinión, su experiencia, o lo que considere oportuno. Esto en cuanto a las reformas legislativas. Después de 2018, una vez que tengamos



**Queremos que la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial sea profunda y ambiciosa, para que dé solución a la movilidad del s. XXI**

aprobados tanto la ley como el primero de los reglamentos de vehículos, acometeremos la reforma, entre otras, del Reglamento de Circulación y el Reglamento de Conductores.

Dados los cambios a realizar, las reformas de la Ley de Seguridad Vial y del Reglamento General de Vehículos no estarán culminados hasta finales de 2018. Y habrá novedades que tarden más, ya que requerirán de modificaciones en los reglamentos de Circulación y Conductores para poder aplicarse. En paralelo a estos trabajos, Tráfico revisará las

pruebas para obtener el permiso de conducir; y ha redefinido los objetivos y plazos de la Estrategia de Seguridad Vial, centrándolos en el periodo 2017-2020.

El tema de la seguridad vial es una labor prioritaria en un país desarrollado como el nuestro, en el que es imprescindible establecer canales de colaboración en el desarrollo de políticas públicas eficaces que aúnen los esfuerzos necesarios para lograrlo. El diálogo entre las partes implicadas es necesario.

Gregorio Serrano, director general de Tráfico, ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso. Madrid, 10 de mayo.

## Columna



## El Paquete de Movilidad (II)

Violeta Bulc

ESTOY CONVENCIDA de que, gracias a este proceso preparatorio, lo que tienen en su mesa son propuestas cuidadosamente pensadas y equilibradas.

La Comisión también ha escuchado las preocupaciones expresadas por este Parlamento. Quiero dar las gracias a este Comité en particular por el trabajo ya realizado sobre estas iniciativas. Quiero continuar la estrecha cooperación con este Comité en los próximos meses.

Ahora, permítanme describir más detalladamente nuestras propuestas en el paquete de movilidad: Movilidad competitiva y justa

El primer área es la movilidad competitiva y justa. El statu quo no es una opción. Esto llega alto y claro por parte de todos los implicados. A veces las reglas no son claras o se interpretan de manera diferente según el país. Las medidas nacionales no coordinadas han dado lugar tanto a la incertidumbre como a los costes más elevados para la industria, lo que ha causado problemas a las empresas y al estrés para los conductores. Queremos solucionarlo y garantizar el correcto funcionamiento del mercado del transporte por carretera. Por ello, la Comisión propone soluciones verdaderamente europeas que ofrezcan una protección adecuada a los trabajadores y pongan fin a la fragmentación del mercado interior.

Una de las medidas, prominente (y muy esperada), es la lucha contra las compañías de *dumping* social. Las empresas de transporte deberán estar legalmente establecidas en el Estado miembro desde el que efectúen una gestión eficaz y continua de sus operaciones. Y las autoridades nacionales deben cooperar mejor para detectar el fraude y detener las prácticas ilegales.

Otra cuestión de competencia y equidad se refiere al cabotaje. Las reglas actuales son demasiado complejas y demasiado difíciles de controlar. Por consiguiente, la Comisión ha decidido simplificarlos. El nuevo límite de cinco días con un número ilimitado de cabotaje durante ese período no servirá para la apertura del mercado ni para el cierre del mercado, pero ofreceremos más flexibilidad.

Violeta Bulc, comisaria de Transportes de la Comisión Europea, ante el Comité TRAN del Parlamento Europeo. 19 de junio.

## Apuntes

### Retorno al Sector



Pedro Cotera

Pedro Cotera, quien durante 15 años desempeñó distintos cargos de responsabilidad en Hispano Carrocera, más tarde Tata Hispano, incluido el de director comercial, es el nuevo gerente de área de autobuses urbanos de Scania Ibérica.

Ingeniero Técnico Industrial por la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Industrial de Zaragoza y Executive MBA por la escuela de negocios ESIC, desarrollaba su actividad profesional hasta la fecha en la empresa fabricante de rodamientos Fersa Bearings como responsable de ventas en mercados como África o Alemania.

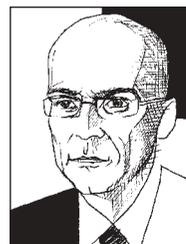
### BRT en Marrakech



Francisco Iglesias

Alsa sigue conquistando Marruecos. Lleva desde 1999 operando el transporte público de la ciudad de Marrakech (y tiene presencia en Agadir, Tánger o Khourigba), y ahora ha dado un paso al participar en el hito que supone que Marrakech sea la primera ciudad del continente africano en disponer de un sistema BRT gestionado por una empresa española, mediante 10 articulados propiedad del consorcio de desarrollo local SDL (Société de Développement Local, que podrían llegar a 45 de cara a 2020. Se prevé que esta primera línea BRT llegue a transportar 60.000 viajeros al día en el tercer año de operación.

### Valoración ciudadana



Igor González

Los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana realizada el pasado mes de junio en San Sebastián pusieron de manifiesto la excelente nota recibida por el transporte urbano, prestado por Dbus. La ciudad alcanzó una nota de 8,75 sobre 10, mientras que el transporte público, con un 7,7, fue servicio más valorado en el apartado de infraestructuras y equipamientos. El porcentaje de personas satisfechas con él es del 90,8%. Una muestra más de la buena gestión que se practica en el servicio de transporte público de la ciudad durante ya muchos años, lo que merece una sincera felicitación.

Editorial

# Sintonía

LA TERCERA EDICIÓN DEL CURSO DE VERANO DE CONFEBÚS, celebrado durante estos meses de septiembre en Santander (a diferencia de los anteriores, que fueron en julio y en La Granja de San Ildefonso), coincidió con las citas previas en el éxito organizativo y de participación, y dejó una muy buena noticia para todos: Sector y Administración están en sintonía.

El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, fue el encargado de inaugurar el Curso, momento que aprovechó para recordar la buena situación que atraviesa del Sector desde la óptica del modelo concesional, que "cubre el 85% del territorio español, con 83 contratos explotados por 45 empresas".

En el haber del ministro es de ley mencionar el hecho de reconocer públicamente algunos aspectos en los que la Administración puede mejorar, tanto en el campo de la gestión como en la normativa. Como se sabía, fechó la reforma de la Ley para la segunda mitad del año que viene, adelantando que incluirá un nuevo régimen sancionador, la reducción de los tiempos administrativos para las empresas licitadoras y una regularización de contratos más detallada y transparente. Este último punto, básico para que la renovación de las concesiones sea ágil, de una vez por todas, y finalice el colapso normativo y jurídico al que se ha visto abocada en los últimos años. La salud del Sector se lo agradecerá.

La sintonía se constató a continuación, puesto que el presidente de Confebús y las conclusiones del Curso coincidieron en señalar algunos de los mismos aspectos apuntados por el ministro. La Confederación viene solicitando reiteradamente un impulso sustancial al transporte de viajeros por carretera, por considerarle "un Sector estratégico que garantiza la movilidad en todo el territorio español", con demandas que se refieren en el establecimiento de un sistema de licitación que prime la calidad y seguridad y evite las bajas temerarias; y en la apuesta por la intermodalidad, la innovación, la competitividad y la sostenibilidad.

Para atender dichas demandas, así como otras encomendadas a potenciar los modos de transporte colectivo a través de una verdadera política integral de transporte que contemple a todos los modos de manera conjunta y equilibrada, Confebús abogó por la creación de una Secretaría de Estado de Movilidad, punto sobre el que no hay respuesta oficial, pero que no debería suponer un problema.

"Se hace necesario poner fin a la dictadura del mejor postor y habrán de ser la seguridad y la calidad cuestiones fundamentales en las contrataciones de servicios de transporte de viajeros por carretera de todo tipo. Además, resulta necesario que el sistema de exclusión de bajas temerarias funcione correctamente mediante la inclusión en las licitaciones de los correspondientes anteproyectos técnico-económicos", rezan las conclusiones del Curso. Y no es necesario añadir nada más; solo actuar en esta dirección.

Las imágenes que publicamos en las páginas interiores, con De la Serna y Barbadillo sonrientes y en actitud amistosa, no son posturo. Es cierto que existen puntos de divergencia entre ambas entidades, pero también que, desde las dos partes, se mantiene la mano tendida para negociar y colaborar en beneficio del Sector. Lástima que algunas cuestiones estén estancadas, en unos casos por imperativos legales y en otros por la evidente preferencia estatal y comunitaria hacia el ferrocarril. Pero eso no hace mella en la insistencia de la carretera, que se mantiene firme en su posición de defensa de los intereses de un Sector estratégico, y cada día más. Ese es el camino.

El otro punto caliente del Sector está a punto de producirse, concretamente en Kortrijk. Los pasillos de su Xpo están a punto de abrirle sus puertas al transporte de viajeros por carretera por última vez, pues hace tiempo que se conoce la acertada decisión de la organización de trasladar su sede a Bruselas a partir de 2019. Un atractivo más para no dejar de acercarse al Salón, porque será escenario, una vez más, del giro hacia la electrificación que está dando el Sector, sobre todo en el ámbito urbano y suburbano.

Las soluciones sostenibles pasan por la electrificación, los vehículos híbridos y las propulsiones alternativas al diesel, entre las que el gas natural está elevando su protagonismo de forma evidente. Los pasillos belgas también serán testigo de la consolidación del paso adelante que, hace unos años, dieron los carroceros hacia el vehículo integral, asumiendo que la corriente europea sería predominante a corto y medio plazo. Así, tanto Unvi como, sobre todo, Indcar, se suman a los carroceros nacionales que miran hacia el exterior con ilusión, adecuando su oferta a lo que demanda el operador europeo. Novedades que NEXOBUS presenciara en primera persona.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Fomento y Confebús demuestran estar de acuerdo en lo básico

# Nexobús

Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano

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

DIRECTOR  
**CARLOS ORTIZ RODRIGO**

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Alías**

REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Miguel Praga | Germán Ruiz | Yolanda Lozano | Mario Burgos | 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) | Fax 91 369 18 39  
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 Davila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Adad  
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.R.L. (Grupo NEXO)  
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge  
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

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

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

## Directa

### 30 años de identidad

LOS COLORES CORPORATIVOS de los autobuses de TMB, el blanco y el rojo, llevan ya 30 años recorriendo las calles de Barcelona. En 1987 se implantaron estos colores, tras la realización de un estudio para determinar una imagen más moderna de la flota. A finales de los '80 y principios de los '90, TMB inició una modernización de su imagen de cara a los Juegos Olímpicos de 1992. No solo se cambiaron los colores; también se incorporaron algunas mejoras en cuanto a las prestaciones del servicio, como el aire acondicionado y los accesos más cómodos para los usuarios. El color rojo, ya presente en las anteriores flotas, se modificó a una tonalidad más cálida. El blanco se utilizó como color base abarcando la mayor parte de la superficie del vehículo. Además, se incluyó el color negro para enmarcar las ventanas.

## Personaje del Mes



INDCAR VA A DAR UN PASO MÁS, y muy importante, en su consolidación como carroceros nacional con amplia proyección internacional. Con motivo de la próxima celebración de Busworld, anuncia la presentación de una nueva generación del Next, en este caso con un acabado integral de desarrollo propio. El nuevo vehículo comparte con sus antecesores el elegante diseño exterior y un interior muy amplio, pero con una concepción integral.

## Gael Queralt

*Indcar se lanza al mercado de los vehículos integrales, presentando una versión propia del Next*

## Marcha atrás

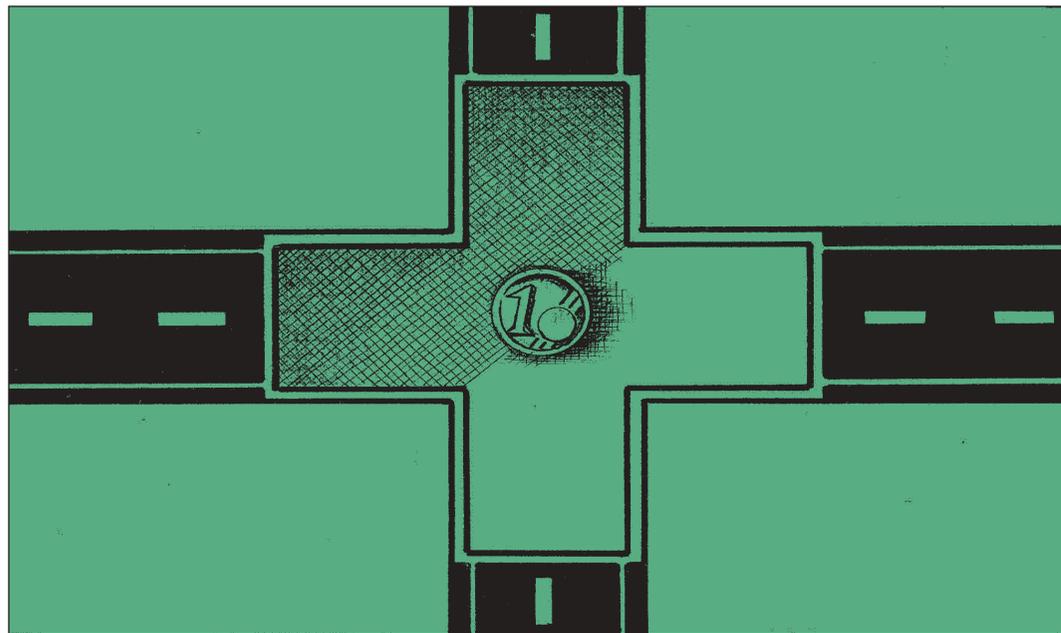
### Vuelve la calma a Galicia

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD de la Xunta de Galicia, Ignacio Maestro, tomó parte hace unos días en la Comisión 2ª del Parlamento, en la que destacó el Plan de Transporte Público como garantía de la prestación de un servicio de autobús útil, sostenible y viable para el Sector. Estas declaraciones trataron de poner calma tras el inicio del Plan, que supone una profunda modificación del servicio de transporte que se presta en la región, y que se vio amenazada durante un periodo de tiempo ante la incertidumbre que los operadores tenían sobre su viabilidad. Un caldo de cultivo que no fue el mejor, pero que parece haberse normalizado. Nunca llueve a gusto de todos, pero ya no hay vuelta atrás, por lo que es momento de aprovechar en positivo esta oportunidad.



**De Frente****Modelo basado en contratos de servicio público**

**E**N ESPAÑA, 43 empresas se reparten las 83 contratos de rutas que licita el Ministerio de Fomento y que cubren, según asegura el propio organismo, el 85% del territorio nacional. A esto hay que sumarle la multitud de recorridos que licitan las Administraciones regionales y que dan cobertura a cada una de las Comunidades Autónomas. En cualquier caso, son las Administraciones Públicas las encargadas de asegurar la movilidad de la población mediante las concesiones a empresas privadas. En el modelo español son estas Administraciones las encargadas de que las licitaciones de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros, ya sean de uso especial o de uso general, urbano e interurbano, sean concurrentes, transparentes, equitativas y equilibradas. Es un modelo pensado para una población dispersa en el territorio y con el que la mayoría del Sector se muestra de acuerdo.

**Análisis****El modelo funciona**

El actual modelo de contratos de servicio público a través de licitaciones se ha demostrado como el más eficaz, al menos hasta la fecha, para un país con las peculiaridades de España. Es un país que concentra gran parte de su población en grandes zonas urbanas, pero no podemos olvidar que tiene una gran extensión y cuenta con multitud de zonas rurales que no tienen servicios básicos a varios kilómetros a la redonda.

El actual sistema de transporte público da cobertura a multitud de localidades en las que viven, en muchas ocasiones, menos de 100 personas. Es un modelo garantizado por las Administraciones públicas de cada Comunidad, y es a estos organismos a los que los ciudadanos pueden reclamar en caso de verse desatendidos por un número insuficiente de rutas o de frecuencias. Con una liberalización total desaparecería la obligación de servicio público y muchos de los itinerarios, que no resultan rentables por el número de personas que transportan, desaparecerían.

No es menos cierto que muchas otras rutas acumulan una gran demanda y habría más empresas dispuestas a explotarse que las que actualmente son concesionarias. Sin embargo, bajo el punto de vista del servicio al ciudadano, son rutas que quedan cubiertas, bajo las condiciones que marque la Administración competente, que, en principio, también se encarga de asegurar un buen precio y calidad para los usuarios.

**A favor****Un modelo para zonas dispersas**

**E**N CASTILLA Y LEÓN hay zonas con una densidad de población similar a las de Laponia, según asegura el director general de Transporte de la Comunidad. "Si se liberaliza-



se el Sector, entiendo que nadie diese cobertura a nuestra Laponia", comenta Ignacio Santos. Con este ejemplo define el modelo actual como el único viable para zonas con población muy dispersa y núcleos urbanos de menos de 100 habitantes. Todos

ellos cubiertos gracias al actual modelo de concesiones. El director general de Transporte asegura que en su Comunidad todos los municipios, incluso los que tienen 10 habitantes, disponen al me-

nos de dos servicios de transporte público diario. Lo que supone dar cobertura a 3.558 localidades a través de 810 rutas con 410 autocares que podrán ser ampliados en los próximos meses.

Ignacio Santos es el director general de Transporte de Castilla y León.

**En contra****Falta flexibilidad**

**A**L MODELO ACTUAL le falta flexibilidad. En un Sector donde la demanda es cambiante, los defensores de la liberalización alegan que las licitaciones no se adaptan a los cambios



de la demanda. Jorge Nieto, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, se muestra convencido de que la promoción de la competencia mejoraría la situación, ya que aseguraría unos menores precios para los ciudadanos, la mejor calidad del servi-

cio e inversión en innovación. Frente a esto, el actual sistema implanta varias barreras para la libre entrada de nuevas empresas, impidiendo así su evolución. Entre estas barreras, Nieto cita al-

gunos ejemplos, como la priorización de las empresas locales en Cataluña, siguiendo la normativa de la Generalitat, o las excesivas prórrogas concedidas por la Comunidad Valenciana.

Jorge Nieto es subdirector de proyectos y ayudas públicas de la 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](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

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

# Nexopublic

CONSULTING

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

# Fomento reclama mayor subvención europea para la red básica de transporte

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha defendido en el Consejo Informal de Ministros de Transporte, celebrado en Tallín, aumentar la cuantía de subvenciones del Connecting Europe Facility, CEF, y que España esté bien posicionada en la nueva financiación comunitaria para culminar la red básica de transportes, que incluyen carreteras y ferrocarriles, en 2030.

De la Serna, de cara al próximo marco financiero más allá de 2020, ha pedido continuar haciendo uso del mecanismo, dotando al CEF II de un presupuesto de subvenciones suficientes para acometer el trabajo pendiente que permita completar la red básica de transportes en 2030. La previsión financiera de España es de 50.000 millones de euros para terminarla, un 10% de lo estimado para el total de la red en la Unión Europea. A ello se une, además, la financiación de otros organismos europeos como la del Banco europeo de Inversiones para construir la línea ferroviaria de alta velocidad 'Y' Vasca.

El titular de Fomento ha manifestado su apoyo al mecanismo CEF, utilizado desde 2014,



para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes, que han sido todo un éxito para el impulso de los principales corredores. Además, también ha destacado el protagonismo que España ha dado durante los últimos años al impulso del Corredor Mediterráneo y Atlántico.

## Impulso de los corredores

La actuación en el Corredor Mediterráneo supera los 17.900 millones de euros, de los cuales 13.676 millones han sido ejecutados. Cerca de 4.200 millones de euros de inversión se están movilizando en distintos tramos del corredor. Asimismo, De la Serna ha señalado que el modelo corredor en España es muy efectivo y ha hecho referencia a

los coordinadores de los corredores ferroviarios. España cuenta con su propio coordinador del Corredor Mediterráneo, Juan Barrios, quien se comunica con las distintas comunidades autónomas por donde discurre esta infraestructura.

La Comisión y Eurocontrol, en una sesión sobre conectividad aérea, ha presentado un nuevo informe sobre su desarrollo en los diferentes países. El Ministerio de Fomento, según fuentes oficiales, concede gran importancia a que España pueda disponer de niveles óptimos de conectividad aérea, tanto para fomentar el tráfico internacional, como para garantizar la comunicación de todas sus regiones. En 2016, España alcanzó la cifra récord de 230 millones de pasajeros en los aeropuertos nacionales.



## La Xunta pone en marcha la nueva modalidad de bus compartido

El autobús compartido permite el uso por parte del conjunto de la ciudadanía de las plazas vacías de 513 líneas de transporte escolar. Las rutas incluidas en esta modalidad van identificadas mediante de un distintivo de 'Bus compartido' que deben portar los vehículos en un lugar visible.

Conforme a las condiciones contractuales del Plan de transporte público de Galicia, los horarios, las paradas y los itinerarios del transporte escolar permanecen intactos, excepto por las modificaciones derivadas de las propias necesidades educativas, habituales en el principio del curso.

Las empresas titulares de las líneas deben publicitar los horarios de los servicios, así como de sus modificaciones cuando se produzcan, con el fin de que la población pueda conocer las nuevas posibilidades de movilidad que tienen a su alcance.

Asimismo, los responsables de

efectuar los servicios tienen instrucciones precisas de conocer de antemano los recorridos y las paradas del transporte escolar, ya que su deber, recogido en los contratos, es atender con carácter prioritario las necesidades del alumnado.

La Administración autonómica informó a los centros cuyas líneas de transporte forman parte de este nuevo sistema, y como en la totalidad del transporte escolar, estos comunicaron las modificaciones puntuales precisas para atender al alumnado.

Con motivo de la puesta en marcha de esta nueva modalidad, la Consellería de Infraestructuras y Vivienda tiene previsto llevar a cabo un plan especial de inspecciones en el que contará con la colaboración de la Guardia Civil para velar por el correcto funcionamiento del sistema. Además, todas las líneas de autobús compartido cuentan con la presencia de un monitor acompañante.



## Fomento decide adaptar un carril de la A2 como Bus-VAO

Íñigo de la Serna ha presentado el proyecto para convertir el carril izquierdo de la A-2 como carril Bus-VAO en el tramo entre la M-300 y el intercambiador de la Avenida de América para 2018. El objetivo principal es fomentar el transporte público.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha presentado junto al consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán, y la delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Inés Sabanés, el proyecto para adaptar el carril izquierdo de la A-2 como carril Bus-VAO en el tramo entre la M-300 y el intercambiador de la Avenida de América.

Se estima que esta medida, que comenzará a implantarse a lo largo de 2018, beneficiará cada día a unos 15.000 viajeros, que reducirán el tiempo de entrada a Madrid de media en un 25%, lo que supondrá para el conjunto de los viajeros un ahorro de 500.000 horas anuales y una re-

ducción de 900 toneladas anuales de emisión de CO<sub>2</sub>. Además, por las mejoras en el servicio, se produciría un aumento de la demanda de transporte público que se estima entre un 10 y un 15%.

La solución que se contempla para lograr ese objetivo, que en una primera fase se centrará en el sentido de entrada a Madrid, es dotar a la A-2 de la infraestructura necesaria para permitir el uso exclusivo del carril izquierdo en hora punta de la mañana en días laborables, para vehículos tipo autobús, motocicletas y VAO.

Este proyecto tiene como objetivo principal fomentar el transporte público, reduciendo para ello los tiempos de viaje de los usuarios de autobuses en el corredor de la A-2 entre Alcalá de Henares y Madrid para, de esta forma, aumentar la capacidad de transporte de viajeros de esta autovía. Fomento, además, asegura que incrementa la fiabilidad del transporte por autobús disminuyendo las perturbaciones que las congestiones pueden ocasionar en los usuarios de este modo.

## Se produce una disminución en el coste del transporte de pasajeros en autocar

El Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar orienta sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros. Con la actualización que publica ahora el Ministerio de Fomento, con datos de hasta el 1 de julio de 2017, lo que supone el análisis del primer semestre del año, se llega a la edición número 26 de este informe. En este periodo, los costes totales y unitarios han disminuido respecto al segundo semestre de 2018.

Todo el informe detallado está disponible en este enlace. Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).

El Observatorio contiene un análisis de los costes medios que la explotación de un vehículo genera a una empresa de transporte de viajeros tipo, entendiendo como tal aquella que aplica criterios de gestión que le permiten mantener unos niveles de rentabilidad y equilibrio patrimonial que garantizarían su permanencia en el mercado en el medio y largo plazo. Para cada uno de los



cuatro tipos de autocares analizados se plantean tres escenarios diferentes de costes: media nacional, media de las provincias con mayores costes de personal (representan aproximadamente el 15% de los autobuses autorizados nacionales) y media de las provincias con menores costes de personal (representan aproximadamente el 15% de los autobuses autorizados nacionales).

### Evolución histórica

Desde que comenzó con el Observatorio, recoge la evolución de los costes totales y de los costes unitarios. Se observa que en el segundo semestre de 2007 y en el primero de 2008 los costes experimentaron un fuerte incremento debido a la importante subida de los precios

del gasóleo. En el segundo semestre de 2008 los costes sufrieron un fuerte descenso por la brusca bajada de los precios del gasóleo. En 2009 los costes se incrementaron ligeramente. En 2010 y 2011 los costes aumentaron bastante por efecto de la fuerte subida del precio del gasóleo. En 2012, 2013 y primer semestre de 2014 los costes variaron muy poco. En el segundo semestre de 2014 los costes disminuyeron mucho debido a la fuerte bajada del precio del gasóleo. En el primer semestre de 2015 los costes aumentaron y disminuyeron bastante en el segundo semestre de 2015 por efecto de la fuerte bajada del precio del gasóleo. En 2016 los costes se incrementaron. Y en el primer semestre de 2017 los costes disminuyeron.



## Aetram apoya la digitalización y el Transporte

La Asociación de Empresarios de Transporte Aetram estuvo participando en el Evento Digitalización y Transporte, celebrado el pasado 27 de septiembre en la Fundación Pons de Madrid. En el encuentro, que fue organizado como mesa de debate, estuvieron presentes los representantes de Aetram, Bluemove, Avanza-Comfortbus y Locatel.

En él se estuvieron debatiendo temas relacionados con el presente y el futuro del transporte y sobre cómo las innovaciones digitales se están aplicando al Sector. Se estuvo tratando también, el tema de la digitalización y si ésta ayuda o no a aumentar la seguridad en el transporte.

En cuanto a las empresas de transporte, dialogaron temas sobre cómo pueden las empresas optimizar la gestión de sus flotas y sobre cómo afrontar los retos que conlleva la digitalización como, por ejemplo, lo relacionado con la conectividad y los vehículos sin conductor.

El evento contó también con un microtaller organizado por la empresa de telefonía Vodafone.

# ContinentalVDO presenta el tacógrafo digital 3.0 y anuncia el futuro con el 4.0

VDO presenta su nuevo tacógrafo 3.0, que promete ser más rápido, sencillo de utilizar e inteligente. Incluye algu-

nas novedades con respecto a su anterior versión para mejorar la conducción, pensando siempre en la comodi-

dad del conductor y en una gestión de la flota más eficiente gracias a la incorporación de la última tecnología.

El nuevo tacógrafo digital 3.0 de la marca VDO, de Continental, ha sido diseñado para mejorar la eficiencia de las flotas gracias a una mayor rapidez de algunas de sus operaciones como, por ejemplo, el tiempo de lectura de las tarjetas y su expulsión, reducido en un 50%. Pensando en el conductor, incluye novedades para una mayor comodidad en el manejo del dispositivo y para responder mejor a las múltiples necesidades de los gestores de las flotas.

Una de las grandes novedades del tacógrafo 3.0 es su App DTCO Configuration, que permite a los propios gestores de las flotas poder configurar determinados parámetros del dispositivo de forma remota, sin necesidad de acudir al centro técnico. Por ejemplo, pre-determinar un cambio a disponibilidad para que el conductor no tenga que realizar este cambio cuando quite el contacto, evitando así los olvidos.

Actualmente puede presumir de ser el tacógrafo más rápido del mercado gracias a su última tecnología, que le permite reducir en un 30% el tiempo requerido para la descarga de datos de la memoria, tanto en local como en remoto.

Otra de las ventajas es su nuevo diseño, que le permite adaptarse de una mejor forma al interior de la cabina del conductor. Esto se ha conseguido suprimiendo algunos de sus botones y, en su lugar, posee un único botón para el cambio de actividades. Otro de los beneficios es la mejor ilu-



minación de su pantalla, que cuenta con un *display* negativo que permite visualizar los datos incluso con luz de sol directa. Su carcasa es ahora de plástico para que la unidad sea más ligera, pesando casi la mitad que otras versiones. La disminución de su peso le posibilita una mayor duración de la batería.

El objetivo, según indica VDO, es que el tacógrafo 3.0 sea más amigable y útil y que permita y soporte cada vez más servicios de gestión de las flotas. Reduce errores permitiendo usar a los conductores, cuando van dos en la cabina, sus dispositivos móviles para registrar las entradas. Se trata de una función también disponible en el anterior modelo, pero que ahora ha sido mejorada. El director de Tacógrafo, Telemática y Servicios en Continental, Lutz Scholten, ha afirmado que "los conductores

quieren que el proceso sea seguro y rápido, gastando el menor tiempo posible. Por eso, estamos enfocados en hacer del tacógrafo algo muy fácil de utilizar".

El director de segmento TTS de España y Portugal, Alberto Pérez, ha anunciado también la llegada del tacógrafo 4.0 para el año 2019.

**Nueva plataforma tecnológica** Si en el año 2006 se pasó del tacógrafo analógico al digital, en 2019 se pasará del digital al inteligente. Con el tacógrafo 4.0 se incluyen nuevas novedades nunca vistas hasta entonces.

Dispondrá de tecnología DSRC de teledetección temprana, que emite una señal de corta distancia (unos 200 m) cuando el conductor cometa algún tipo de infracción para que las autoridades, que reciben la señal, paren al conductor. De esta forma, los controles en ca-

rrera serán menos aleatorios y más selectivos, reduciendo las paradas innecesarias y premiando las buenas prácticas.

Interface ITS, para extraer los datos directamente del tacógrafo en lugar de imprimirlos; sensor KITAS 4.0, para hacer más complicada la manipulación del dispositivo; o tecnología GNSS, para que el gestor de la flota sepa cuándo sale y llega el camión, son algunas de las novedades que incluye el 4.0. Los 3.0 que se averíen no podrán ser sustituidos por el nuevo modelo, ya que este requiere un cambio de tecnología.

Desde VDO se ha explicado que, el debate de la obligación de cambio por las distintas regulaciones legislativas siempre está presente en la mesa, pero que normalmente no tienen por qué acelerar los procesos de desarrollo del producto por ese motivo.

## Los alumnos del máster de Confebus visitan las fábricas de Daimler Buses

Un año más, los alumnos del máster de Confebus sobre dirección y gestión de empresas de transporte de viajeros por carretera, han visitado las fábricas de Daimler Buses, situadas en Alemania. Gracias al patrocinio de Mercedes-Benz y Setra, los alumnos pudieron conocer en persona las fábricas de ambas marcas la semana pasada.

Para empezar, el primer día, los alumnos realizaron una visita guiada por la fábrica de Mercedes-Benz de Mannheim. Pudieron contemplar los procesos de producción y montaje de los autobuses y autocares de la marca. Después, el grupo viajó hasta Stuttgart para visitar el museo Mercedes-Benz y conocer la historia de la marca y su evolución. Finalmente, el grupo visitó el museo de Setra y su fábrica, ubicado en la ciudad de Ulm.

El grupo pudo comprobar de



primera mano la alta tecnología con la que cuentan y cómo ambas han ido renovando sus instalaciones con herramientas más modernas, capaces de reducir las emisiones contaminantes.

### Una movilidad sostenible

Durante la Semana Europea de la Movilidad, celebrada el pasado mes de septiembre, Confebus aprovechó para recordar la importancia del uso del autobús para re-

ducir la contaminación y apostar por un desarrollo de la movilidad sostenible. Destacó el esfuerzo que está realizando la confederación por limitar las emisiones de dióxido de carbono y por implementar el uso de energías limpias y ahorrar energía. El sector del transporte de viajeros por carretera ya ha invertido más de 2.500 millones de euros en mejorar su flota y está apostando por vehículos sostenibles híbridos o eléctricos.

## Fandabus apoya y colabora con la renovación de las canceladoras en Andalucía

La Federación Andaluza Empresarial de Transporte en Autobús (Fandabus) ha anunciado su apoyo al proceso de renovación de las canceladoras en los ámbitos metropolitanos de Andalucía. La federación se ha comprometido a colaborar en el desarrollo de este programa de inversiones para conseguir una mejora tecnológica que implicará un mayor y mejor servicio al usuario.

La Red de Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía ya ha comenzado el proceso de mejora tecnológica de las tarjetas, lo que supone la renovación de todas las canceladoras, tanto de autobuses interurbanos y urbanos como, de metros y servicios marítimos.

La nueva tarjeta cuenta con una tecnología Desfire EV2 con 4k de capacidad de memoria. Tiene nuevos mecanismos de protección fren-

te al fraude y su capacidad de memoria la hace más flexible permitiendo usos alternativos de esta. Además, proporciona una mayor rapidez a la hora de realizar las operaciones.

Este proyecto de modernización de las canceladoras se llevará a cabo durante 2017 y 2018. Se espera que esté listo para 2019. Supondrá a la Junta de Andalucía una inversión de unos 10 millones de euros.





## Mercedes Benz presenta su nuevo autocar Turismo RHD

El nuevo Turismo RHD de Mercedes promete una máxima rentabilidad con un menor consumo de combustible gracias a un diseño más aerodinámico de su carrocería y un peso de 200 kilos menos. La reducción de consumo también se debe al motor, de seis cilindros, con 10,71 litros de cilindrada y 456 CV, de la nueva generación OM 470 con paquete de eficiencia.

La marca permite la opción de elegir entre el cambio manual de seis marchas o el cambio automatizado de ocho marchas GO 250-8 PowerShift. Un servofreno de emergencia Active Brake Assist 3 (ABA 3), el asistente para parada y arranque en retenciones y el sistema de alerta por cansancio Attention Assist son algunas de las prestaciones que el vehículo

ofrece para una mayor seguridad. También, un Front Collision Guard protege al conductor y al acompañante en caso de colisión frontal. Este autocar de piso elevado dispone de cuatro longitudes a escoger, desde 12,3 metros a 14,0 metros.

La marca ha afirmado que a partir de 2018 estará disponible el ABA 4 para el Turismo RHD. Se trata del primer servofreno de emergencia activo con función de detección de peatones para autocares de piso elevado. Este sistema advierte al conductor e inicia de forma automática una maniobra de frenado ante la presencia de peatones. El ABA 4 advierte al conductor mediante señales visuales y acústicas del peligro de colisión con peatones e inicia la frenada automática.

## El GourmetBus realiza un recorrido culinario por los sabores de Singapur

El operador Duck & Hippo ofrece una experiencia culinaria itinerante en Singapur. Los pasajeros pueden saborear especialidades locales mientras disfrutan de un recorrido por la ciudad a bordo de MAN de dos pisos.

El GourmetBus hace posible saborear delicias culinarias y disfrutar al mismo tiempo de los atractivos turísticos de Singapur. En la parte superior de este autocar de dos pisos de MAN se encuentra un restaurante con capacidad para 32 comensales mientras que el piso inferior lo ocupa la cocina.

El conductor traslada a los pasajeros a puntos turísticos como el centro cultural Esplanade, el barrio de Chinatown, los famosos Gardens by the Bay o la fuente más grande del mundo en Suntec City. Durante el recorrido, los viajeros degustan a mediodía el pollo Samsui con jengibre y aperitivos dim sum, y por la noche, cocina indochina. El GourmetBus es un concepto innovador que fusiona el turismo con una experiencia culinaria.

El fabricante de carrocerías Soon Chow y MAN trabajaron en el desarrollo de un "diseño único en Asia", explica el director de ventas en MAN Truck & Bus Asia Pa-



cífico, Tim Schuler. El chasis A69 de MAN con 12 metros de longitud constituye la base estructural del GourmetBus. El chasis de dos ejes y plataforma baja monta un motor Euro 5 de 250 CV, 184 kW. Además, el sistema de regulación electrónica de la suspensión neumática, ECAS, aporta un mayor confort al pasajero.

### Expansión MAN en Singapur

Los pasajeros acceden al autobús, pintado de negro, a través de una alfombra roja al piso inferior donde se encuentra la cocina equipada con todo lo necesario para calentar y emplatar las especialidades que llegan antes de comenzar el tour. Además, 14 proyectores animan el ambiente en el interior del vehículo proyectando una presentación de diapositivas

sobre las mesas de los pasajeros. Sin embargo, desde hace un tiempo el GourmetBus de MAN ha dejado de ser el único autobús urbano excepcional en Singapur que lleva el emblema del león de Brunswick. "Tanto los turistas como los locales pueden explorar de forma agradable la ciudad gracias a los numerosos autobuses hop-on/hop-off y a dos trolebuses clásicos de MAN", ha declarado Schuler.

Además, hace poco comenzaron a operar en Singapur 122 autocares, gracias a la cooperación con el carrocerero malasio Gemilang Coachworks y el respaldo de MAN Truck & Bus Asia Pacific y del importador local STK. Fruto de ello surgió un pedido de 60 unidades en 2015, de tal modo que ahora la flota de autobuses MAN en Singapur supera las 950 unidades.

# 2 AÑOS DE GARANTÍA EN MANO DE OBRA Y RECAMBIOS ORIGINALES MAN

Eso es un giro de la Tierra alrededor del Sol más de lo habitual

www.bus.man





Galileo Galilei





## Scania proveerá autobuses sin emisiones de CO2 a 20 ciudades

Scania quiere hacer frente al desafío de la mala calidad del aire y el cambio climático mediante la implantación de diferentes flotas de autobuses libres de emisiones de CO2 por todo el mundo.

"Scania se enorgullece de ofrecer soluciones de autobuses limpios que operan a un coste menor que las actuales operaciones de diésel convencionales", ha señalado el jefe de autobuses y autocares de Scania, Karin Rådström.

La transición a los autobuses libres de emisiones es una iniciativa liderada por el Consejo Internacional de Transporte Limpio, el ICCT y el Ambiente de las Naciones Unidas en cooperación con el C40 Cities Climate Leadership Group y el Centro Mario Molina.

Scania fabrica y vende a día de hoy autobuses libres de emisiones que producen hasta 99% me-

nos emisiones de carbono que la tecnología de motores diésel más antiguos. Sin embargo, de todos los autobuses vendidos en el mundo, menos de una quinta parte tienen motores libres de emisiones. "Existe una creciente oportunidad de crear beneficios para la salud económica, ambiental y humana mediante la transición de los motores más antiguos y emisores de la flota de autobuses urbanos a los combustibles y motores más limpios disponibles", afirma la Global Industry Partnership.

Las ciudades seleccionadas para poner en marcha el plan, son: Abidjan, Accra, Addis Abeba, Bangkok, Bogotá, Buenos Aires, Casablanca, Dar es Salaam, Dacca, Estambul, Yakarta, Johannesburgo, Lagos, Lima, Manila, Ciudad de México, Nairobi, Santiago de Chile, Sao Paulo y Sidney.

## La empresa Volvo recibe su mayor pedido de autobuses eléctricos hasta el momento

La empresa noruega Tide Buss ha hecho un pedido de 25 autobuses eléctricos a Volvo para la ciudad noruega de Trondheim. Se estima que los autobuses circularán por las calles de la ciudad a pleno rendimiento en 2019.

Trondheim adquirirá un total de 35 autobuses eléctricos y 25 de ellos serán del modelo 7900 Electric de Volvo. Se convertirá así en la ciudad noruega con más autobuses eléctricos del país.

Volvo espera seguir expandiendo sus operaciones en la ciudad noruega, en la que trabajan junto a la empresa Tide Buss. Esta última opera para el servicio de transporte público noruego AtB desde 2010. Según ha afirmado Jan-Helge Sandvag, director técnico de Tide Buss, esperan que este cambio en el transporte público sirva de ejemplo también para el resto de Europa.

Volvo ofrece un paquete completo que incluye, además de los vehículos, el mantenimiento de las baterías a un coste fijo mensual.

Los autobuses cargarán sus baterías mediante un sistema de carga rápida situado al final de las paradas. El sistema de carga recibe el nombre de OppCharge y puede ser utilizado por otros autobuses eléctricos.

La empresa automovilística ya



había recibido pedidos antes de ciudades como Malmö, en Suecia; Differdange, en Luxemburgo y Harrogate, en Reino Unido. Volvo ya ha vendido más de 3.600 autobuses eléctricos por todo el mundo.

### Demostraciones en Reino Unido

El autobús totalmente eléctrico de Volvo realiza una gira de demostración por todo el Reino Unido. El ensayo, con acto de presentación en Manchester, ofrece la oportunidad de 'OppCharge'.

Esto significa que el vehículo se carga a través de un pantógrafo por primera vez en una ciudad británica. Impulsado por el Comité de Transporte para el Gran Manchester, TFGM, el vehículo estará operando en la ruta Metro Shuttle 2 de Manchester, un servicio gratuito que proporciona acceso a lugares clave del centro de la

ciudad y estará en funcionamiento durante ocho semanas, a partir de mediados de septiembre.

El Volvo 7900, tras el ensayo en Manchester, se dirigirá a una concentración en el aeropuerto de Heathrow, en Londres, durante otras ocho semanas. Esto implicará el transporte del personal del aeropuerto y de los clientes, que entran y salen, desde los aparcamientos y las terminales.

El autobús, de emisión cero, será recargado en la ruta en Manchester. Se estima un tiempo de carga de entre tres y seis minutos a través del innovador pantógrafo OppCharge de ABB. Instalado en el Shudehill Interchange, esta es la primera vez que el sistema se ha utilizado en el Reino Unido. Los primeros Volvo 7900 están programados para entrar en servicio oficial en Gran Bretaña a principios de 2018 en Harrogate.



## La compañía Solaris presenta el primer trolebús propulsado por hidrógeno

Del 26 al 29 de septiembre, durante la 12ª feria ferroviaria MTK Trako en Gdansk, Solaris ha presentado su experiencia en términos de electromovilidad tanto en el ferrocarril como en el transporte de autobuses y trolebuses. El tranvía de Tramino para el operador Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) y el trolebús de hidrógeno Trollino para el operador de la capital de Letonia, Rigas Satiksme, han estado esperando a los visitantes en el área de exhibición al aire libre.

Rigas Satiksme, el operador de transporte público en la capital de Letonia, ordenó el año pasado diez trolebuses Trollino 18,75 equipado con células de combustible de hidrógeno como extensores de rango. Esto es una novedad absoluta, no sólo en el transporte público

letón, sino a nivel europeo en general. Cada uno de los Trollinos estaba equipado con pilas de combustible y baterías, lo que permite a los vehículos viajar hasta 100 kilómetros sin tener que estar conectados a los cables de tracción. Son aquellas rutas que carecen de cables de tracción donde se aplicará la nueva solución. La unidad de tracción para los trolebuses ha sido proporcionada por Medcom. El Trollino articulado garantizará servicios de transporte incluso en las líneas más concurridas de Riga, proporcionados por vehículos de transporte público de baja emisión.

### 41 tranvías

Por otra parte, el contrato marco entre Solaris y LVB para el suministro de hasta 41 tranvías fue firmado en 2015. El primer Tramino llegó a

Leipzig en diciembre de 2016 y después de otros siete meses el vehículo fue aprobado y liberado en el tráfico de pasajeros. Los tranvías de una longitud conjunta de 37,63 metros y ancho de 2,3 metros comprenden cuatro módulos. Han sido equipados con cuatro bogies de conducción clásicos y un bogie tipo Jacob. El tranvía cuenta con una distancia entre ejes de 1458 mm, el normal en la infraestructura de tráfico de Leipzig. Solaris Tramino Leipzig se ha creado en cooperación entre Solaris Bus & Coach y Solaris Tram. Es el tercer contrato alemán llevado a cabo por Solaris hasta el momento. Los Traminos fueron entregados antes a Jena (cinco vehículos) y Braunschweig (18 vehículos). La segunda de las dos ciudades ha puesto recientemente una orden para otros siete tranvías.

## CNH Industrial recibe un premio por su sostenibilidad

CNH Industrial se ha convertido, por séptimo año consecutivo, en la empresa líder del sector en maquinaria y equipos eléctricos, según los índices de sostenibilidad 'Dow Jones Sustainability Index' (DJSI), en el mundo y en Europa. La compañía también ha sido nombrada por segunda vez como Grupo industrial líder en bienes de capital.

Los DJSI World y DJSI Europe se encuentran entre los índices de sostenibilidad más prestigiosos. En estos índices solo pueden estar incluidas compañías que se consideran ejemplares en términos de rendimiento económico, medioambiental y social. Este año, en el proceso de evaluación de DJSI World se invitó a 88 compa-

ñías a participar en la categoría del sector maquinaria y equipos eléctricos, y 10 de ellas consiguieron su inclusión en el índice. Para el índice DJSI Europe, se invitó a 26 compañías a participar y 6 de ellas fueron admitidas.

La evaluación de 2017 dio como resultado una puntuación de 89/100 para CNH Industrial, en comparación con la media de 49/100 de otras empresas evaluadas en la categoría del sector maquinaria y equipos eléctricos. Todas y cada una de las empresas seleccionadas para su inclusión en los índices fueron evaluadas por RobecoSAM, una firma especializada en inversiones centrada exclusivamente en inversiones sostenibles.



## La compañía Alsa es la elegida para operar los autobuses del BRT de Marrakech

La empresa española Alsa, que lleva gestionando el transporte público de Marrakech desde 1999, ha sido la seleccionada por la ciudad para operar los autobuses que darán servicio al sistema BRT, basado en autobuses de alta capacidad sobre vías reservadas.

Marrakech se ha convertido así en la primera ciudad del continente africano que dispone de un sistema BRT gestionado por una empresa española. Alsa cuenta para esta línea con 10 autobuses articulados. Los autobuses, propiedad del consorcio de desarrollo local SDL, son vehículos de propulsión eléctrica y, en este primer año, realizarán un recorrido de ocho kilómetros. Se estima que para 2020 se estén transportando 60.000 pasajeros al día con este sistema y se disponga de unos 45 autobuses articulados.

El Ayuntamiento de Marrakech, que acogió el año pasado la cumbre del clima, apuesta por una movilidad sostenible. La primera línea BRT se irá completando en los próximos años con la construcción de otros tres ejes para abastecer a la ciudad, que posee un rápido crecimiento urbano.

### Apuesta por el GNC

Alsa continúa con su política de incorporar a su grupo vehículos de tecnologías limpias comprando autobuses GNC.

Alsa ha comprado ocho nuevos autobuses GNC con carrocería Magnus.E sobre bastidor Scania KIB GNC. Estas nuevas unidades se destinarán a los servicios que presta para el Consorcio Regional de Transportes de Madrid. El objetivo es prestar cada vez más servicios de transporte medioambientalmente sostenibles. Ya son 13 los autobuses comprados por esta empresa al Grupo Castrosua en lo que va de año.

Las nuevas unidades tienen 15 metros, 63 asientos, espacio para 40 personas de pie y además, cuentan con espacio para una persona con movilidad reducida. Aire acondicionado, calefacción por convección en todo el vehículo, antivaho, cámara de marcha atrás y en puerta central y tomas de USB en costados y barras son algunas de las prestaciones que ofrecen estos autobuses GNC.

### Confianza en Bridgestone

Bridgestone Hispania ha sido elegida como proveedor de referencia en el concurso convocado por Alsa. En virtud del mismo, equipará más del 60% de su flota, tanto de autocar como de autobús, durante los próximos cinco años. Alsa cuenta con una moderna flota integrada por 2.950 autobuses, que transportan a más de 329 millones de viajeros al año.

Mediante este acuerdo, Bridgestone aportará los neumáticos más avanzados del sector en cuanto a tecnología, seguridad, consumo eficiente y preservación del medio ambiente. Entre ellos destacan los modelos Ecopia HS1 y RS1+ para

autocar y el UAP001 – Urbano para autobús.

"Es una gran satisfacción que Alsa apueste por Bridgestone como su proveedor de referencia", comenta el director general de la compañía de neumáticos para el Suroeste de Europa, Mark Tejedor. Asegura que su producto aportará a los autobuses "la seguridad, confianza y calidad que caracteriza a nuestros productos, así como el servicio integral para que ob-

tengan el mayor rendimiento y el mejor coste por kilómetro". "Todo el expertise y knowhow de la compañía líder mundial en la fabricación de neumáticos", concluye el directivo.

Por su parte, el director general de Mantenimiento y Compras de Alsa, Miguel Ángel Alonso asegura que "estamos encantados con este acuerdo, gracias al cual nuestra flota equipará los mejores productos Bridgestone".



Estamos orgullosos de presentarle nuestro nuevo autobús intercity, el Volvo 8600. Es una oferta que le garantiza la máxima calidad y seguridad, al mismo tiempo que logra una eficiencia de costes y una productividad extraordinarias. Es una solución que se beneficia de los recursos globales y de toda la experiencia del Grupo Volvo. Su durabilidad, la eficiencia en el consumo de combustible y su amplia capacidad son inigualables.

## NUEVO VOLVO 8600

Volvo Buses. Driving quality of life



## Las ciudades de Madrid y Barcelona tendrán autobuses eléctricos de Irizar

La producción de autobús eléctrico se concentra en las nuevas instalaciones de Irizar e-mobility en Aduna, Gipuzkoa. Ahí han producido un lote de vehículos 100% eléctricos autobuses eléctricos que irán a Madrid y Barcelona.

Con la compra de estas 22 nuevas unidades para el mercado continental, Irizar e-mobility se ha convertido en el líder del mercado de autobuses de emisiones cero 100% eléctricos en Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y San Sebastián.

Estos autobuses son los primeros autocares articulados de 18 metros de Irizar en España. Entrarán en servicio en junio de 2018 y se unirán a los dos buses de 12 metros, que han estado operando en diversas ciudades desde agosto de 2014 y forma parte del proyecto ZeEus de la Comisión Europea.

Antes de esto, Irizar y Donostibús pasarán seis meses probando un autobús articulado en la línea 28 de la ciudad. Irizar instalará una estación de carga de oportunidad (hecho para el grupo de Jema) para cargar este autobús durante todo el día.

Por su parte, la Empresa Municipal de Transportes (Empresa Municipal de Transportes - EMT) y el Ayuntamiento de Madrid han comprado 15 autobu-



ses, que serán los primeros 100% eléctricos en unirse a la flota de la empresa municipal. Además de las unidades de bus es decir, de 12 metros, suministrará 15 cargadores. La energía a bordo de los autobuses es de 376 kWh y la potencia de la estación es de 100Kw. Estos autobuses están programados para ser entregado en diciembre de este año y operarán en varias líneas en la ciudad de Madrid.

### Los Amarillos

Los Amarillos, del Grupo Samar, ha adquirido cuatro nuevas unidades para satisfacer los servicios de líneas regulares de Andalucía.

El modelo escogido por la em-

presa sevillana ha sido el Irizar i6 sobre bastidor Scania. Los nuevos autobuses cuentan con 67 plazas y una longitud de 15 metros. Poseen espacio para PMR y están preparados y homologados para poder llevar hasta tres PMR.

Además, otras cuatro unidades han sido adquiridas por la compañía Samar Tourist para cubrir su servicio discrecional. También han escogido el modelo Irizar i6, pero con 13 metros de longitud, capacidad para 53 pasajeros y un PMR (pudiendo llevar hasta seis).

Grupo Samar sigue apostando por el carroceros vasco Irizar y continúa con su política de constante renovación de flota.



## El carroceros Castrosua entrega siete Magnus.E a la empresa Etasa

Los modelos que Castrosua ha entregado a Etasa, sobre bastidor Volvo B8RLE, mide 13 metros de largo tienen dos puertas y disponen de 43 asientos, un espacio para una silla de ruedas y 30 personas de pie.

Empresa Turística de Autobuses S.A. (Etasa) ha incorporado recientemente siete autobuses con carrocería Magnus.E LE de Grupo Castrosua y sobre bastidor Volvo B8RLE. Todas las unidades están homologadas en Clase II, y cumplen los reglamentos 107 y 66.02 así como la normativa escolar.

Estos Magnus.E miden 13 metros, tienen dos puertas y disponen de 43 asientos, un espacio para una silla de ruedas y 30 personas de pie. Entre su equipación destaca que llevan aire acondicionado frío/calor, antivaho,

convección a lo largo de todo el pasaje incluyendo zona de plataforma, sistema antiincendios, doble rampa manual y automática, una toma USB en zona plataforma, rótulos de línea y de parada solicitada, cámara de marcha atrás en portón con monitor de siete pulgadas y enchufe de carga de baterías, así como portamaletas interior y parabrisas trasero.

### Zona de conductor

La zona de conductor cuenta con puerta eléctrica, ventana de hoja corredera, mampara tras conductor, cortinas, una toma USB, apoyapié y papelería. Y en su exterior, dispone de espejos exteriores eléctricos y calefactados, espejo exterior derecho con cámara, faros cruce de led y boca de carga a ambos lados.



## Basebus incorpora a su flota cuatro Titanium de Nogebus

Basebus ha adquirido cuatro unidades del modelo Titanium de Nogebus para garantizar un mayor confort y facilidad de transporte para sus clientes. Vehículos equipados con la última tecnología que recorrerán las tres rutas establecidas por la empresa hasta el momento.

### Sobre Basebus

Basebus (Badajoz Sevilla Bus), empresa dedicada al transporte de viajeros, ofrece como novedad una nueva ruta desde Barcelona hasta Sevilla. Este trayecto se suma a las rutas ya establecidas desde Badajoz hasta el aeropuer-

to de Sevilla, con dos horas y media de duración, y a la conexión directa entre Badajoz y Huelva.

Basebus, pensando en ofrecer el mejor servicio y calidad, ha adquirido cuatro unidades del modelo Titanium 345 carrozado por Nogebus. Vehículos equipados con la última tecnología para aumentar el confort y la facilidad de transporte, como la plataforma elevadora para 9PMR, pasajeros con movilidad reducida. Otros detalles destacables son los faros LED, 46 butacas tapiadas con piel sintética o una bodega con compartimento de animales y ropa.

## Sunsundegui entrega varias unidades del SC7 a diversos operadores nacionales

Sunsundegui ha hecho entrega de tres carrocerías SC7 para tres empresas diferentes. Autocares Márquez Villarejo acaba de adquirir uno de sus modelos sobre chasis Scania K410EB4. El vehículo, de 13,10 metros de longitud, está preparado para acoger a 55 pasajeros cómodamente. Monta los característicos espejos asimétricos, con el espejo retrovisor bajo en el lado del conductor. Dispone de sistema de ayuda a la conducción que avisa visualmente y a través de la vibración del asiento del chófer, si el vehículo está abandonando el carril involuntariamente. Monta rótulo delantero en visera modelo Aesys 800 de luz blanca y está preparado para el transporte de personas con movilidad reducida ya que dispone de plataforma elevadora Hidrel y dos plazas PMR. Luces traseras de balizamiento, toma de corriente de 220 v en la zona del salpicadero y toma doble de USB en la zona del guía completan el equipamiento.

### Transporte escolar

Empresa Raúl también ha recogido un SC7 de 13,10 metros de longitud, preparado para transportar a 59 pasajeros, y carrozado sobre chasis Mercedes modelo OC500RF. El ve-



hículo cuenta con puerta trasera en el estribo central y está preparado para el transporte de personas con movilidad reducida. Para ello monta una plataforma modelo Hidrel y dispone de un anclaje de butaca PMR a carril. Este vehículo, que estará dedicado al transporte escolar, cuenta con letrero curvo Atlas 965 montado en la visera, precalentador y antivaho sólo calor, llantas de aluminio y radar acústico y vibratorio que avisa al conductor si el vehículo está abandonando el carril involuntariamente. Su equipamiento tiene también una toma de USB por cada pasajero además de toma doble en la zona de la guantera del conductor. Cuenta con dos monitores de 22 y 19 pulgadas respectivamente y dos tomas de

corriente de 220v en la zona del conductor. Luces de balizamiento, faros bi-led y luces laterales en teja completan el equipamiento.

El último de los modelos lo ha entregado a Autocares Laina, carrozado sobre chasis Scania K440 EB 4x2, con capacidad para 59 pasajeros. Cuenta con letrero delantero en la visera de led blanco y con consola incorporada. Dispone también de luces de balizamiento y precalentador Eberspacher con programador. Este SC7 dispone de radar acústico y vibratorio que avisa al conductor si el vehículo está abandonando el carril involuntariamente y puertos USB dobles tanto en la zona del conductor como en la zona destinada para el guía.



TU COMPAÑERO **PARA LLEGAR LEJOS**



# Otokar

**busworld.**

Venga a visitarnos  
en Busworld Kortrijk  
Del 20 al 25 de Octubre  
Hall 3, Stand 302

¿Sabía que Otokar ofrece una completa gama de vehículos de 7 a 18 metros que cubre todas las necesidades del transporte urbano, interurbano y turístico, con capacidades de hasta 164 pasajeros? Nuestra oferta de autobuses y autocares, con su gran versatilidad, satisface

todas las exigencias de su actividad de forma fiable y con un bajo coste de explotación. Invertir en un vehículo Otokar implica contar con una red de distribuidores y un servicio posventa en los que siempre puede confiar. Otokar es, sin lugar a dudas, un socio que le llevará lejos.

GAIRDOM

**SOMAUTO**

Distribuidor en España y Andorra

Avenida de Córdoba, 13 Pab. 4 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid) - Tel: +34918854301

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

## Indcar presenta, en el concesionario Itarsa de Madrid, el nuevo Strada M2

Indcar ha presentado en Itarsa, concesionario Oficial Mercedes-Benz en Madrid, su nuevo modelo Strada M2. La marca amplía con el lanzamiento de este vehículo su gama de microbuses. El modelo está disponible en dos tipos de bastidor: Sprinter 314 o 316 CDI y se ha diseñado pensando en hoteles, empresas de tránsito y operadores que necesitan un vehículo a medida para el traslado de grupos pequeños.

Durante el evento se han podido ver dos unidades del modelo, ambas con una distribución de nueve pasajeros + conductor. Han asistido a la jornada numerosos clientes, representantes de Mercedes-Benz y periodistas del sector. Gaël Queralt, CEO de Indcar, y Juan Carlos Casa, representante de Itarsa, han destacado en la rueda de prensa las ventajas del modelo y la firme apuesta de ambas empresas por este proyecto.

"Este vehículo funcional está pensado para ser entregado a plazo corto. Se trata de un microbús de capacidad reducida, un producto que pretende crecer de la mano de Mercedes-Benz", ha declarado el CEO de Indcar, Gaël Queralt.

El Strada M2 destaca por su elegancia de diseño y acabados en materiales de calidad. El negro es el color predominante y se combina con el acabado cromado de retrovisores, manecillas, llantas y parrilla frontal. Destaca por su lon-



gitud de 5,9 metros y está disponible en dos alturas diferentes: 2,4 metros en la versión estándar y 2,6 metros en la versión con techo elevado. Se presenta con una distribución de nueve pasajeros + conductor, pero existen otras posibilidades de configuración.

### Un vehículo funcional

El acceso por la puerta automática lateral, equipada con escalón retráctil, da paso a un interior espacioso, con butacas Premium reclinables, aire acondicionado, calefacción, luces de lectura y luces ambiente LED, pavimento y detalles en acabado de madera, etc. Su interior ha sido diseñado para ofrecer al pasajero un espacio de alto confort, dotado también de portaequipajes, y se pueden también equipar con mesas de trabajo, WiFi, salidas USB o nevera, entre otras posibilidades. El maletero tiene un volumen de 1,73 m<sup>3</sup>, lo que equivale a más de una maleta extra grande, más una de cabina por pasajero.

"Para conducir el microbus

Strada M2 se requiere el carnet de conducir BPT. Se estudió la posibilidad de reducir las plazas para que se pueda conducir con carnet normal, pero no es cuestión de plazas sino de tonelaje. Próximamente se estudiará la posibilidad de diseñar el modelo con menor tonelaje para la conducción estándar", han afirmado fuentes oficiales de Indcar.

El conductor se beneficia de una zona de trabajo ergonómica dotada con volante multifunción, un tablero de instrumento funcional, un sistema de ayuda al arranque en pendientes, un asistente para viento lateral y navegador.

"Es una iniciativa que hacía falta en el mercado. Los transportistas antes compraban un vehículo para todo. Ahora, sus líneas de negocio se especializan, ya sea para un servicio escolar o discrecional, por ejemplo. No queremos un vehículo muy voluminoso. Es un vehículo similar al Clase V, que se ha utilizado para el tránsito, pero el maletero del Clase V se quedaba pequeño".

## Interbus continua su apuesta por la electromovilidad con buses Vectia

Interbus, operadora de transportes madrileña, ha decidido apoyarse en Vectia, mediante la prueba del modelo Teris.10, para continuar su apuesta por seguir probando soluciones en el ámbito de la electromovilidad.

El vehículo de Vectia es un midibus híbrido con una longitud de 10,6 metros, una anchura de 2,45 metros y una potencia máxima de 160 kW. Junto a esto, el Teris.10 incorpora una tecnología que reduce ruidos y vibraciones.

Interbus ha realizado pruebas con el vehículo para contrastar sus prestaciones y conocer la potencialidad de este modelo, el cual dispone de un sistema start&stop y cuya configuración híbrida supone un importante ahorro en combustible, que puede llegar a valores superiores al 30%, en contraposición a un modelo diésel convencional.

Por otro lado, y coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha testado el modelo Veris.12 de Vectia, un bus híbrido cuya principal potencialidad radica en la escalabilidad, factor que le permite evolucionar hasta poder convertirse en un modelo con mayor autonomía eléctrica o, incluso, 100% eléctrico.

Jesús Alonso, director comercial nacional de Vectia (filial de Grupo CAF) señala que el Veris es un modelo "plenamente compatible con las exigencias de los proyectos smart city" y que contribuye a que ciudades como Barcelona "que apuestan firmemente por tecnologías de transporte híbridas y eléctricas, continúen con el compromiso de procurar modelos de transporte modernos, sostenibles y respetuosos con el medio ambiente".



## La UTE Urbano de Antequera inicia la prestación del servicio

La Unión Temporal de Empresas 'Urbano de Antequera', UTE, formada por Autotransporte San Sebastián, Autocares Vázquez Olmedo y Autocares Sierra de las Nieves, ha obtenido la adjudicación del Servicio de Transporte Urbano de la ciudad malagueña. Constará de tres líneas como hasta ahora, pero se estudia la inclusión de nuevas paradas en el recorrido y mejoras tecnológicas. Todo se anunciará en las próximas semanas.

El servicio de transporte urbano de autobús de Antequera tendrá como gran objetivo abarcar la mayor parte de las zonas y barriadas, y enlazar todos los núcleos de población con los puntos comerciales, empresariales, sociales, educativos y de ocio de

la ciudad de Torcal. Esta nueva concesión administrativa, licitada en concurso público y abierto, se formalizó en el Ayuntamiento de Antequera con la presencia del alcalde Francisco Barón, y los tres máximos responsables que forman la UTE.

Los vehículos de la UTE Urbano de Antequera, dos microbuses y un autobús, de 25 plazas sentadas de 10 metros de longitud, cuentan en su mecánica con dispositivos de consumo eficiente y bajas emisiones.

Con la concesión de Antequera, la UTE amplía su número de líneas regulares gracias a su capacidad de gestión, amplia flota de vehículos y equipos de profesionales, avalados con 50 años de trayectoria en el Sector.



## Dainco adquiere siete nuevos Volvo B11R y carrozados por Sunsundegui

Dainco renueva su flota, adquiriendo siete nuevos Volvo B11R con carrocería Sunsundegui, que pone a disposición de sus trayectos de larga distancia. Con esta nueva adquisición, la filial del Grupo Alsa renueva el total de su flota con la marca Volvo.

En esta ocasión, la compañía ha decidido apostar por tres nuevas unidades con configuración 4x2 y otras cuatro nuevas unidades 6x2, todas ellas equipadas con la carrocería SC7 de Sunsundegui en los modelos de 12 y 15 metros respectivamente. Estas unidades ya están en funcionamiento en el servicio de transporte regular de la compañía, recorriendo la línea Ferrol-Algeciras, trayecto del cual la compañía es concesionaria.

Los siete autobuses están equipados con las últimas tecnologías en seguridad Volvo y cumplen ya hoy

con los requerimientos de seguridad que entrarán en vigor en noviembre del próximo año 2018. Tienen de serie el Sistema de advertencia de colisión con frenado de emergencia (AEBS), el cual avisa al conductor y frena en caso de detectar riesgo de colisión, y el Sistema de asistencia para permanencia en el carril. Este último utiliza la cámara para reconocer las líneas de la carretera y calcula la distancia a la que se encuentran. Si el vehículo traspasa una línea, siempre que el indicador de dirección no este activado, realiza un aviso al conductor por medio de la vibración del asiento reduciendo el riesgo de tener un accidente.

### Rendimiento ecológico

Los siete nuevos Volvo B11R están equipados con el motor Volvo D11K de 460 CV. Este potente motor en lí-

nea de 11 litros, 6 cilindros y tecnología Common Rail ofrece un excelente rendimiento y un gran comportamiento en carretera. Con estos motores las emisiones de gases se reducen considerablemente al equipar tecnología Euro 6 Step C, en vigor para vehículos matriculados a partir de Enero del presente año 2017.

Además, estos autobuses están equipados con la caja de cambios automatizada de 12 velocidades Volvo I-Shift de última generación, la cual permite al conductor una gran suavidad en el cambio de marchas y una significativa reducción del consumo de combustible, contribuyendo, también, a aminorar el impacto medioambiental de estos vehículos. Por otra parte, estos vehículos llevan de serie la nueva suspensión neumática controlada electrónicamente

# Monbus toma la decisión de volcarse con la iniciativa de la Semana de la Movilidad

Durante la pasada Semana de la Movilidad Europea, que se ha estado celebrando desde el día 16 de septiembre, el lema elegido este año ha sido 'Compartir te lleva más lejos'. En España el coordinador encargado de llevar a cabo las actividades es el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (Mapama).

La idea de hacer esta Semana surgió en 1999, y cada mes de septiembre se realizan diferentes actividades con el objetivo principal de sensibilizar tanto a los responsables políticos como a los ciudadanos sobre la importancia del uso del transporte público, para evitar las consecuencias nefastas para la salud y medio ambiente del uso irracional del coche en la ciudad.

El tema elegido este año por la Comisión Europea ha estado centrado en la movilidad limpia, compartida e inteligente.

Monbus lleva años trabajando por conseguir altos estándares de eficiencia energética y medioambiental. Reflejo de esto son los diferentes certificados que avalan esta concienciación por ser responsables con la salud pública y protección del medio ambiente. Además de hacer uso de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para facilitar tanto a los usuarios como a los propios trabajadores del uso del transporte público.

Los servicios de alquiler de Monbus de vehículos con conductor y sin conductor para compartir son otra manera de conseguir ahorro energético y minimizar al máximo la emisión de gases de efecto invernadero.

**Cuatro unidades King Long**  
La empresa Monbus ha recibido cuatro unidades King Long de nueva generación correspondiente a los modelos C9 y C10, de nueve y 10 metros de longitud.

Los vehículos cuentan con motorización Cummins de 6.7 litros Euro 6 y 233 kW (320 CV) de potencia, cambio automático ZF Ecolife 6AP1200, AEBS + LDWS, lunas dobles extra-tintadas, maleteros neumáticos, sistema antibacteriano en cabina, nevera y supresión automática de incendios en el compartimento del motor.

Todas las unidades entregadas montan butacas reclinables y desplazables del modelo Fainsa Gala, equipadas con cinturones de seguridad, reposapiés, mesitas y revisteros, tapizadas en polipiel y provistas de puertos USB para una recarga rápida de móviles.

## Transporte accesible

En su continua búsqueda por ofrecer las mejores condiciones a sus pasajeros, Monbus ha obtenido la certificación según la Norma UNE 170001-2 Accesibilidad Universal. Sistema de Gestión de la Accesibilidad para cuatro de sus empresas, lo que convierte su flota en transportes totalmente accesibles

a cualquier tipo de persona con independencia de su condición física o su discapacidad.

Para el transporte interurbano, cuando se requiera un vehículo adaptado, es necesario dar aviso a través del correo electrónico info@monbus.es, redes sociales (Facebook, Twitter, G+ e Instagram), o bien a través del teléfono 902292900, con un mínimo de dos días de antelación indicando

a Monbus el trayecto a realizar y así poder ubicar al pasajero en un transporte adecuado a sus necesidades. El usuario debe llegar con una antelación de 15 minutos para que el personal pueda ayudar al acceso si fuese necesario. En el caso de las sillas de ruedas y otros elementos de ayuda a la movilidad, si no es preciso viajar con ellos, serán transportados en la bodega de forma gratuita.



## SISTEMA ENTRETENIMIENTO E INFORMACIÓN INDIVIDUAL



## INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

### FUNCIONES:

#### Via wifi

#### Audio / Video individual.

- Cada pasajero puede elegir la película, serie o música que desea.

#### Información de ruta

- En cada momento se informa al viajero de la próxima parada, así como del tiempo estimado para llegar al destino. Se visualiza en un mapa la posición del autobús.

#### Usando smartphone / tablet del pasajero

- Por medio de una aplicación gratuita, se tiene acceso al programa completo.

### VENTAJAS:

#### Sin instalación en butaca

#### Publicidad y Mensajes

- Se puede mandar mensaje al pasajero desde un centro de control  
- Se incluyen «banners» actualizables de manera sencilla en internet.

#### Estadísticas de uso

- Un informe se va construyendo con los datos de los programas mas vistos, permitiendo una optimización de los recursos

#### Encuestas de satisfacción

- Se construye de forma sencilla en una aplicación WEB. El informe resultante es consultable en tiempo real por internet permitiendo así una mejora permanente del servicio.



Pol.Ind. Los Olivos C/Calidad, 66 – 28906 Getafe (Madrid – Spain)  
Tel: +34 91 665 26 26 – Fax: +34 91 665 23 24



Plan de inversiones de más de 120 millones de euros en próximos cinco años

## Valencia pide al Gobierno subvenciones para su transporte metropolitano

Ya se ha llevado a cabo el acto de constitución del Consejo de Administración de la Autoridad de Transporte Metropolitano de

Valencia (ATMV), durante en que también se ha nombrado a María Pérez Herrero como directora gerente de la entidad.

Tras la finalización del acto, la consejera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, María José Salvador, ha hecho unas declaraciones destacando que el gobierno valenciano y los ayuntamientos "cumplimos con los requisitos, hemos llegado a los acuerdos necesarios para que el Gobierno de España subvencione el transporte metropolitano que nos corresponde". "Durante todos estos años hemos dejado de recibir 300 millones y ahora no hay más excusas", ha señalado.

Insistiendo sobre este tema, la consejera ha afirmado que "no contemplamos otro escenario en 2018 que recibir la subvención que nos corresponde porque estamos trabajando intensamente junto a los ayuntamientos para hacer realidad la integración del transporte metropolitano". Por ello, ha reclamado al gobierno de Rajoy que en los presupuestos de 2018 incorporen una partida con un mínimo de 38 millones de euros para poder trabajar conjuntamente con la ATMV.

Además, ha manifestado que la dirección de la AMTV tendrá que



asumir el reto de iniciar negociaciones con Renfe para que "se incorpore con su servicio de Cercanías a la integración tarifaria y a fomentar la intermodalidad".

### Nuevo consejo

En cuanto a la constitución del Consejo de la ATMV, Salvador ha declarado que "hemos dado un paso firme y decisivo para poner en marcha esta entidad", porque con el trabajo conjunto de todos "queremos ofrecer a los ciudadanos un área de transporte integrado y más eficiente que dé respuesta a 1,8 millones de habitantes".

La consejera ha señalado que

"diariamente en el área metropolitana de Valencia se realizan 3,8 millones de viajes, sin embargo esta oferta de transporte no se produce de forma integrada y esto provoca problemas de eficacia y eficiencia que hay que corregir inmediatamente".

Para Salvador, los retos y el trabajo de la nueva Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia será "poder gestionar la planificación de las redes y servicio de transporte público, el diseño y la aprobación del régimen tarifario, la información al usuario, la promoción y difusión de la movilidad.



## La ciudadanía donostiarra está muy satisfecha con Dbus

El Ayuntamiento de San Sebastián ha dado a conocer los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana realizada el pasado mes de junio y que se enmarca dentro de las labores de seguimiento del Plan Estratégico 2020 de la ciudad. Por lo general, la ciudad ha recibido una nota de 8,75 sobre 10.

El transporte público, con un 7,7, es considerado por los ciudadanos como el mejor servicio del apartado de infraestructuras y equipamientos. El porcentaje de personas satisfechas con él es del 90,8%. Así mismo, los espacios verdes como parques y jardines, los espacios culturales y servicios como la asistencia sanitaria y hospitalaria también han recibido una nota media de 7.

La encuesta, que sirve como herramienta para conocer el sentimiento de la población en relación a la ciudad, fue realizada por el Instituto Datakey el pasado mes de junio. En ella participaron más de 600 personas, a tra-

vés de entrevistas telefónicas, de entre 16 y 74 años.

### Movilidad eléctrica

Dbus y otras empresas tecnológicas vinculadas a la electromovilidad, han participado en una jornada sobre la movilidad sostenible organizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa

En la jornada, Dbus ha hablado sobre su proyecto para probar el nuevo autobús eléctrico de 18 metros en San Sebastián. Se trata del primer vehículo con estas características y ha sido fabricado por Irizar. Esta unidad sería empleada en la línea de autobuses que más pasajeros registra anualmente en Euskadi.

Dbus ya incorporó su primer autobús 100% eléctrico de 12 metros puesto en marcha en Europa en 2014. Dicho autobús también fue fabricado por Irizar. Hoy en día, Dbus cuenta con tres autobuses 100% eléctricos y 20 autobuses híbridos. Así, esta empresa se convierte en la flota vasca más respetuosa con el medio ambiente y un referente en electromovilidad a nivel estatal.



## Las Palmas ha aumentado un 21% su oferta de Guaguas

Guaguas Municipales de Las Palmas de Gran Canarias ha puesto ya en marcha el horario de invierno en su red de transporte colectivo. El ajuste, de carácter periódico, se realiza en el servicio de 21 líneas y estará vigente para la temporada invernal.

Efectúa una serie de modificaciones horarias con el objeto de ajustar la oferta a la demanda en esta época del año. De esta manera, a partir del próximo lunes, Guaguas Municipales recupera el horario de invierno y pasa de ofrecer 357 servicios diarios, de lunes a viernes, a 366 (con tres más en la jornada de viernes), lo que supone en la práctica un aumento de las prestaciones de movilidad del ciudadano, respecto al mismo periodo del año pasado, en torno al 2,5%.

En este sentido, se recupera la dotación de vehículos de la Lí-

nea 1 (Teatro-Puerto), la Línea 2 (Guiniguada-Puerto), Línea 10 (Teatro-Hospital Doctor Negrín), Línea 19 (Santa Catalina-El Sebadal) y la 22 (Santa Catalina-La Paterna) durante los días laborables y fines de semana. De esta manera regresan al estado anterior al verano.

La línea 22 presenta una mejora adicional, puesto que recupera un turno que había perdido durante el periodo estival y suma una guagua más para trabajar en días laborables. También mejoran las líneas 9 (Hoya de la Plata - Hosp. Dr. Negrín), 11 (Teatro-Hosp. Dr. Negrín, por La Feria), 17 (Auditorio-Teatro) y la 81 (Santa Catalina-Lomo de La Cruz). Guaguas incorpora un vehículo más a estas. La Línea 91 gana dos guaguas por jornada en días laborables. Con todo, son siete guaguas más en servicio.

Los trabajos de acondicionamiento se llevan a cabo en 11 distritos

## Madrid invierte en mejoras para lograr un transporte público más accesible

La Consejería de Transporte, Vivienda e Infraestructura ha invertido 300.000 euros para la mejorar la accesibilidad de 29 paradas de autobuses en Madrid. Cinco son paradas de autobuses interurbanos y el resto pertenecen a la Empresa Municipal de Transporte, EMT. Los trabajos de mejora han sido coordinados por el Consorcio de Transportes con la EMT y el Ayuntamiento de Madrid, y se llevará a cabo en 11 distritos.

Las actuaciones de mejora consistirán en la retirada de andenes prefabricados y en ampliaciones de aceras, dotándolas de elementos que faciliten el acceso de las personas con discapacidad. Esta nueva inversión de la Comunidad de Madrid reafirma su apuesta por la mejora del acceso en todos los sistemas de transporte de la región.

El distrito de Tetuán será donde se mejorarán un mayor número de estaciones, 10, seguido de Latina, Fuencarral y Moncloa, con tres cada uno. En Carabanchel, San Blas y Puente de Vallecas se mejorarán dos y, finalmente, Chamartín, Villa de Vallecas, Barajas y



Villaverde contarán con una actuación en cada uno de ellos.

### Apuesta por la accesibilidad

El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible 2013-2017, puesto en marcha por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), integra la promoción de la accesibilidad como una de sus principales líneas de acción mediante el Plan Director de Acces-

sibilidad Universal en el Transporte Colectivo.

Otro de los proyectos liderados por la Comunidad de Madrid para garantizar el acceso al transporte público a las personas con movilidad reducida es el Plan de Accesibilidad de Metro 2016-2020, que permitirá pasar del 63% actual, al 73% el número de estaciones de Metro totalmente accesibles.



## Ruiz rejuvenece su flota de discrecional con cinco unidades

Ruiz Movilidad y Transporte, la empresa especializada en servicios discretos perteneciente al Grupo Ruiz, ha presentado cinco nuevos autobuses que pasarán a formar parte de la actual flota de la compañía. En concreto, se trata de vehículos con carrocería i6S de Irizar montados sobre bastidor Scania K410.

Los nuevos autobuses, que reducen la antigüedad de la flota a una edad media de cuatro años, cuentan con los últimos avances en seguridad: control de cambio de carril, control de parpadeo del conductor, cinturón de tres puntos, sistema

anticolisión, etc. Además, estos modelos están equipados con la plataforma para personas con movilidad reducida.

Las carrocerías están homologadas según Directiva 2001/85, R66.02, Directiva 2005/39 RD1544/2007 y cumple la Normativa de Transporte Escolar RD 443/2001. Directivas Europeas concernientes a homologación CE, nivel sonoro, retrovisores, frenado, compatibilidad electromagnética, resistencias de asientos y anclajes, anclajes de cinturones de seguridad, dispositivos de alumbrado y señalización, limitación de velocidad y prevención de incendios.

## Málaga decide continuar con su apuesta por un transporte sostenible

El pasado 29 de septiembre Iveco Bus hizo entrega al Ayuntamiento de Málaga de 11 autobuses Urbanway Full Hybrid, equipados con tecnología híbrida de serie y tracción 100% eléctrica.

Estos nuevos autobuses se suman a los más de 45 con los que la EMT malagueña ya cuenta en su flota. Y en concreto, estos no son los únicos Iveco Bus que han llegado a la ciudad andaluza a lo largo de 2017, ya que el pasado mes de febrero la marca entregó 15 unidades Urbanway de 18 metros.

Al acto de entrega de los vehículos asistieron el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, la concejala de Movilidad, Elvira Maeso, el gerente de EMT Málaga, Miguel Ruiz y el director de Ventas de Iveco Bus en España y Portugal, Juan Miguel Vázquez.

Los 11 nuevos Urbanway Full Hybrid de la EMT de Málaga están equipados con motor de tracción eléctrico de 175 kW y cuentan con la última tecnología en cuanto a consumo de combustible. La emisión de gases contaminantes también se ve reducida, suponiendo un 99,66% menos en



el caso del CO2; un 100% en el de los hidrocarburos; un 97,30% en el del NOx, y un 99,47% en el de las partículas.

Los nuevos autobuses adquiridos por el Ayuntamiento de Málaga se benefician de una reducción significativa de peso respecto a la generación anterior, mientras la capacidad ha aumentado de 10 a 12 pasajeros, sin pérdida de asientos. En la versión articulada, el Urbanway híbrido puede transportar hasta 170 pasajeros sentados y de pie. Estas versiones cuentan con los últimos avances en materia de accesibilidad, un mayor espacio reservado para las personas de movilidad reducida, doble rampa y suspensión neumática integral.

### Buses de menor tamaño

Los nuevos autobuses de 10,6 metros prestarán servicio en las líneas 34 - Pedregalejo, 35 - Gibralfaro, 38 - Granja Suárez y 40 - Sacaba Beach - Litoral, que discurren por calles de difícil acceso y que requieren de unidades de menor capacidad.

La modernización de la flota de la EMT continúa con la incorporación de estos nuevos cinco vehículos que componen el tercer lote de un total de 46 unidades que progresivamente están llegando a Málaga.

Contarán con un sistema de pantallas dobles situadas estratégicamente en el interior del autobús para ofrecer información de interés a los usuarios.

**car-bus.net**

C/ Ramón Farguell 33-35 - Pol. Ind. Bufalvent - 08243 Marnesa (Barcelona) - Tel.: +34 93 673 56 96  
[www.car-bus.net](http://www.car-bus.net) - [car-bus@car-bus.net](mailto:car-bus@car-bus.net) - [facebook/car-bus.net](https://www.facebook.com/car-bus.net) - [carbusnet](https://www.instagram.com/carbusnet) - [microbus\\_carbus](https://www.youtube.com/carbusnet)

Van Partner by Mercedes-Benz



## Santander se vuelca con el transporte urbano sostenible

El Ayuntamiento de Santander se ha sumado a la celebración del Día Europeo sin Coche, y como en años anteriores, los autobuses municipales fueron gratuitos durante esa jornada, desde las 06.00 hasta las 00.00 horas.

El concejal de Medio Ambiente y Movilidad Sostenible, José Ignacio Quirós, ha afirmado que la iniciativa ha sido una buena oportunidad para concienciar sobre las consecuencias de un uso excesivo del coche y que ha facilitado la difusión de los beneficios de otros medios más sostenibles. El responsable municipal ha recordado que el pasado año un total de 65.000 ciudadanos viajaron gratis en el TUS durante esta jornada y ha animado a todos los santanderinos a dejar

el coche en casa y apostar por el transporte público.

Quirós, además, ha hecho hincapié en la apuesta de Santander por favorecer la movilidad sostenible, con proyectos de peatonalizar de calles o movilidad vertical, para la mejora del servicio municipal de transporte urbano y ampliar los carriles bici.

Esta iniciativa, que se celebró por primera vez en España en septiembre del año 2000, ha cerrado la Semana Europea de la Movilidad para los más pequeños. La plaza del Ayuntamiento de Santander también ha acogido los talleres didácticos 'Movilidad Inteligente, limpia y compartida', que han desarrollado actividades lúdicas y de sensibilización para los escolares.

## Allison nombra a David S. Graziosi como director general

El consejo de administración de Allison Transmission Holdings ha anunciado que David S. Graziosi, actual presidente y director financiero, sucederá el 1 de junio de 2018 a Lawrence E. Dewey como director general. "Larry es un líder extraordinario que ha dirigido Allison con gran éxito a lo largo de varios periodos de cambios significativos a la vez que situaba a la compañía en el lugar adecuado para afrontar el futuro", afirma Thomas W. Rabaut, director del consejo y presidente del Comité de Designaciones y Gobierno corporativo de Allison. "Desde que empezó a trabajar en Allison, en 2007, David ha demostrado grandes dotes de liderazgo".

"Me siento muy honrado al haber sido elegido para suceder a Larry como director general de Allison", ha afirmado Graziosi. "Al ser el director que más tiempo ha desempeñado el cargo en

los 100 años de historia de Allison, ha establecido unos estándares y unos resultados que alejan a la compañía de prácticamente cualquier otra empresa industrial. Creo que Allison y sus talentosos empleados están listos para hacer realidad las oportunidades que les depara el futuro y continuar la herencia de liderazgo en los mercados en los que tenemos presencia".

Graziosi, de 51 años, empezó a trabajar en Allison como vicepresidente ejecutivo, director financiero y tesorero en noviembre de 2007, poco después de que General Motors vendiera Allison Transmission a The Carlyle Group y a Onex Corporation, y dirigió una OPA en marzo de 2012. En enero de 2016 se nombró presidente a Graziosi. El directivo inició su carrera en contabilidad y cuenta con gran experiencia en multinacionales industriales.



## Los vigueses pudieron probar el servicio de autobús turístico de forma gratuita

Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, el Bus Turístico de Vitrasa fue gratuito los días 23 y 24 de septiembre para los vigueses. Se trata de un servicio dirigido principalmente a los turistas y que fue empleado el año pasado por casi 8.000 personas.

En el trayecto de una hora de duración, las personas que subieron al bus tuvieron la oportunidad de conocer los principales puntos de interés turístico de la ciudad de una forma diferente. Pudiendo apreciar las vistas de la ría desde el monte del Castro, el mirador de Alfonso XII o las playas de Samil, entre otros lugares. Las rutas salen de la parada de bus del C.C. A Laxe a las 10:00, a las 12:00 a las 16:30 y a las 18:30 horas.

"Este año incorporamos como novedad la gratuidad del Bus Turístico porque consideramos que es una buena oportunidad para que los vigueses comprueben de primera mano, mientras disfrutan de un recorrido divertido y hermoso, que pueden llegar a cualquier punto de la ciudad empleando el transporte público. Buscamos que los vigueses valoren el autobús



como un medio económico, cómodo y sobre todo sostenible", señala Juan Carlos Villarino, director general de Vitrasa.

### Nocturno y lanzaderas

Esta iniciativa de Vitrasa también se extendió este año a la implantación de forma gratuita de las líneas nocturnas N1 y N2 durante las noches del viernes 22 y el sábado 23 de septiembre.

Así como a las lanzaderas a la Universidad U1 y U2 en la jornada del viernes 22. El servicio a la Universidad está dirigido a fomentar el uso del bus entre los jóvenes universitarios, ya que muchos estudiantes acuden al campus de forma individual en su coche, con

el coste económico y ambiental que esto implica, y la campaña de este año quiere animar a usar el transporte colectivo.

Según Juan Carlos Villarino, "es muy importante apoyar y participar en iniciativas como estas, dirigidas a fomentar el transporte urbano entre todos los públicos". Destaca que la gratuidad de las líneas del bus nocturno es una propuesta dirigida a la juventud, "ya que se trata de un colectivo muy susceptible de emplear el autobús y nuestro objetivo pasa por conseguir que dejen el coche en la casa y se diviertan sin preocupaciones, con la tranquilidad de saber que pueden utilizar el transporte urbano para regresar".



## Primera experiencia de Bus VAO en el acceso a Sevilla

Coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad, la DGT quiso poner a prueba el nuevo carril bus-VAO que abarca desde el kilómetro 5 de la A-49 dirección a Sevilla al acceso a la ciudad a través del Puente del Patrocinio. Las pruebas fueron realizadas los días 20 y 21 durante un par de horas, de 7.00 a 9.00.

La jefa provincial de Tráfico de Sevilla, Ana Luz Jiménez, aseguró que los vehículos que estuvieron probando este carril tardaron un 30% menos de tiempo que los vehículos que utilizaban la vía convencional. Además añadió: "No se han registrado retenciones en la entrada de Sevilla en el puente del Patrocinio, ni se han incrementado en los otros accesos a la ciudad".

Dicho carril también podrá ser utilizado por los vehículos de cero emisiones y por los compartidos, siempre que cuenten con su correspondiente identi-

ficación, y también por las motocicletas. Desde el Ayuntamiento de Sevilla se ha valorado muy positivamente la puesta en marcha de políticas que fomenten una movilidad más sostenible.

### Apoyo de Confebús

La solución del bus VAO como incentivo para el transporte colectivo es una de las más apoyadas por la patronal de empresarios de autobuses. A la vez, es uno de los sistemas que el Gobierno central está implementando más en los últimos años, precisamente bajo la buena acogida de Confebús.

El uso del autobús, que es tres veces más eficiente que el de un automóvil en términos de viaje-km, según datos de Confebús, ha evitado la emisión de 6,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> que se hubieran emitido si los usuarios hubieran optado por el coche. Esta apuesta por la limitación de las emisiones contaminantes ha traído consigo la inversión en energías limpias.

## Barcelona refuerza su autobús por la contaminación

El Govern de la Generalitat catalana ha presentado el plan de refuerzo del transporte público que activará cada Administración cuando la Generalitat declare un episodio ambiental de contaminación y se restrinja la circulación de vehículos en el entorno de Barcelona. El transporte público ofrecerá la máxima capacidad operativa: se aumentará la oferta de Metro, bus, tranvía, Ferrocarriles y Cercanías, pero especialmente en las horas punta, mientras dure el episodio. También se activará la T-aire, la tarjeta para los días de episodio.

A partir del 2 de octubre, se podrá adquirir la T-verde, que permitirá viajes ilimitados y gratuitos durante tres años a los ciudadanos que desguace un vehículo contaminante. El anuncio ha sido realizado por el consejero de Territorio y Sostenibilidad, Josep Rull, que ha explicado que el objetivo de estas medidas es "sacar 130.000 vehículos privados que se mueven diariamente en Barcelona, un 10% de los que circulan habitualmente, y captar entre 175.000 y 350.000 nuevos viajes en transporte público". Para Rull, "la idea es propiciar un cambio de hábitos: daremos una buena oferta de transporte público los días de episodio ambiental y los usuarios podrán acreditar que es más eficiente en todos los sentidos".



## Murcia inicia el proceso para adecuar todas sus concesiones

La Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia dio comienzo la semana pasada las conversaciones con las empresas del transporte público de viajeros para analizar el mapa concesional.

El director general de Transportes, Costas y Puertos, José Ramón Díez de Revenga, y una veintena de representantes de las empresas concesionarias del transporte público mantuvieron la primera reunión sectorial de la Mesa Regional del Transporte Público, constituida el pasado mes de julio.

"Queremos escuchar la opinión de los empresas sobre cuál es la mejor manera de satisfacer las demandas reales de transporte público que tienen los ciudadanos", explicó el director general, recordando que el Gobierno regional "está impulsando la redacción del Plan Director del Transporte, que

es un documento que servirá para actualizar el mapa concesional que consta de 184 líneas de transporte público, y así corregir los posibles desequilibrios existentes entre los diferentes sistemas de transporte mediante estrategias y actuaciones".

La Mesa Regional del Transporte Público está formada por ayuntamientos, empresas, universidades, colegios profesionales y usuarios, con la misión de elaborar una nueva estrategia regional de movilidad a partir de la opinión de todos los agentes implicados.

El director explicó que la estrategia en la que trabaja el Ejecutivo murciano tiene como finalidad conseguir "un transporte público más equilibrado, sostenible, efectivo, de calidad y respetuoso con el medio ambiente, y la citada Mesa será una herramienta fundamental para lograrlo".



## Pamplona hace balance de su Plan del Transporte Comarcal

En una rueda de prensa realizada el 25 de septiembre, el presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (MCP), Aritz Ayesa, hizo balance de diferentes temas importantes, al cumplirse dos años de su llegada a la presidencia de Eh/Bildu.

Ayesa ha comenzado haciendo referencia al Plan del Transporte Urbano Comarcal, aprobado inicialmente en junio y que debe ser refrendado en asamblea en octubre. "Es el plan más social de todos los que han sido aprobados, manteniendo la apuesta por los abonos sociales, el carnet joven, que se amplía de 26 a 30 años, y que ha introducido mejoras para la seguridad de los trabajadores". Ayesa ha señalado que durante la legislatura se ha trabajado con el comité del Transporte Urbano Comarcal (TUC)

para estudiar las mejores fórmulas para incrementar la seguridad.

Otro proyecto en el que está trabajando es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Comarca de Pamplona, que está suponiendo un ejercicio de colaboración entre ayuntamientos, Gobierno de Navarra y la propia Mancomunidad. El proyecto, que será la guía para poder realizar cambios en los usos modales, va más allá de una legislación "y tiene que contar con un consenso político y un trabajo en común entre las fuerzas políticas, que en este caso está siendo destacable", ha indicado Ayesa.

En cuanto al plan de 'amabilización', Ayesa ha advertido que aún es pronto para hacer una lectura detallada, aunque valora positivamente los cambios en referencia al Transporte Urbano y al Taxi.



## Masatusa es bien valorada por el usuario

El transporte público en Alicante, gestionado por Masatusa, empresa del grupo Vectalia, es el servicio mejor valorado por los alicantinos, según el estudio realizado por el Observatorio de Servicios Urbanos (Osur). El 63% de los encuestados señalan estar satisfechos con el servicio de transporte.

Dos de las cuestiones que se valoran especialmente son el estado de limpieza y conservación de los vehículos, con un 86% de opiniones positivas. Le sigue la comodidad a la hora de realizar los trayectos, con un 64% y el acceso a los barrios con un 62%. La muestra de alta representatividad y fiabilidad nacional, autonómica y local contempla residentes en las 30 ciudades más pobladas del país.

NORA



SUNRISE





SUNSET S3



DINO







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

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

Bosch afirma que, de cara a 2050, contribuirían al ahorro de 2,8 billones de kg de CO<sub>2</sub>, que no sería emitidos a la atmósfera

# Los combustibles sintéticos transforman el CO<sub>2</sub> en materia prima para vehículos neutros en carbono

La preocupación por el medio ambiente y por el cuidado del entorno es capital en la gran mayoría de las empresas del mundo, y las de automoción,

quizá con mayor razón por ser parte del problema, trabajan sin descanso para encontrar soluciones que reduzcan su huella de CO<sub>2</sub>. Los exper-

tos de Bosch consideran que motores que trabajen con combustibles sintéticos podrían ayudar mucho en este sentido, según los estudios realizados.

Hasta hace poco, un motor de combustión libre de emisiones de carbono era algo inimaginable. Ahora, puede convertirse pronto en realidad. El secreto reside en los combustibles sintéticos o neutros en carbono, cuyo proceso de fabricación captura CO<sub>2</sub>. De esta manera, este gas de efecto invernadero se convierte en materia prima, a partir de la cual se puede producir gasolina, diésel y un sustituto del gas natural con la ayuda de electricidad procedente de fuentes de energía renovable.

"Los combustibles sintéticos pueden hacer que los vehículos de gasolina y diésel sean neutros en carbono y, por lo tanto, que contribuyan significativamente a limitar el calentamiento global", dice Volkmann Denner.

Denner es el presidente del Consejo de Administración de Robert Bosch GmbH. Los expertos de Bosch han cifrado, incluso, la contribución que podría aportar, tan sólo, la flota europea de automóviles. Así, para 2050, el uso de combustibles sintéticos empleados como complemento a la electrificación podría ahorrar hasta 2,8 gigatoneladas de CO<sub>2</sub> o, lo que es lo mismo, 2,8 billones de kg. Esto equivale a tres veces las emisiones de dióxido de carbono que Alemania produjo en 2016.

Más allá de las fronteras de Eu-

ropa, la reducción de emisiones procedentes del tráfico rodado se presenta como un tema urgente. Si se quieren alcanzar los objetivos climáticos fijados en la conferencia de París, las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> procedentes del tráfico tendrán que reducirse en un 50% en las próximas cuatro décadas, y al menos el 85% en las economías avanzadas. "Alcanzar nuestros futuros objetivos climáticos requiere otras soluciones inteligentes más allá de la electromovilidad", asegura Denner. Después de todo, incluso si algún día todos los coches llegaran a ser eléctricos, los aviones, los barcos, e incluso los vehículos pesados seguirían funcionando principalmente con combustible.

Los motores de combustión neutros en carbono que funcionan con combustibles sintéticos representan, por lo tanto, un camino muy prometedor a explorar, también para los vehículos turismos. Además, los combustibles sintéticos se pueden diseñar para ser quemados prácticamente sin hollín. De esta manera, se podría reducir el coste del tratamiento de los gases de escape.

Otra ventaja crucial es que se puede seguir utilizando la red actual de estaciones de servicio. Lo mismo se aplica a la experiencia existente en el motor de combustión. Por otra parte, aunque los co-



ches eléctricos reducirán significativamente su precio en los próximos años, el desarrollo de estos combustibles podría ser rentable. Bosch ha calculado que hasta los 160.000 kilómetros, el coste total de un híbrido que funcione con combustible sintético podría ser menor que el de un coche eléctrico de gran autonomía, dependiendo del tipo de energía renovable utilizada.

## Nueva oportunidad

Desde el punto de vista técnico, ya es posible fabricar combustibles

sintéticos. Si la electricidad utilizada se generase a partir de energías renovables (y por lo tanto libres de CO<sub>2</sub>), estos combustibles serían neutros en carbono y muy versátiles. El hidrógeno (H<sub>2</sub>) que se produce inicialmente puede utilizarse para alimentar las pilas de combustible, mientras que los combustibles creados a partir de un procesamiento adicional, podrían utilizarse para mover motores de combustión o turbinas de aviones.

Actualmente, se están llevando a cabo proyectos piloto para comercializar diésel, gasolina y gas

sintético en Noruega y Alemania. Además, debido a que los combustibles sintéticos son compatibles con la infraestructura existente y con los actuales motores, lograr un alto grado de penetración en el mercado requeriría mucho menos tiempo que electrificar la flota de vehículos existente. Tampoco cambiará nada para los conductores de vehículos antiguos ya que, incluso los coches clásicos seguirán funcionando con gasolina sintética, puesto que en términos de estructura química y de propiedades fundamentales, sigue siendo gasolina.

Un estudio de TomTom Telematics indica que el 70% de los chóferes valora como excesiva la presión que viven a diario

# Los conductores profesionales cumplen con sus obligaciones a pesar de la presión de los horarios

El 70% de los conductores profesionales considera que está sometido a una excesiva presión para completar sus trabajos o entregas, según un estudio realizado por TomTomTelematics. La compañía ha encuestado a más de un centenar de conductores de empresas de mensajería y de instalación y mantenimiento en España.

Este estudio también revela que, debido a la presión, estos trabajadores conducen de forma más rápida o menos segura hasta alcanzar su siguiente destino (40%), dedican menos tiempo del que quisieran a cada trabajo (17%) o llegan tarde a sus trabajos posteriores (17%).

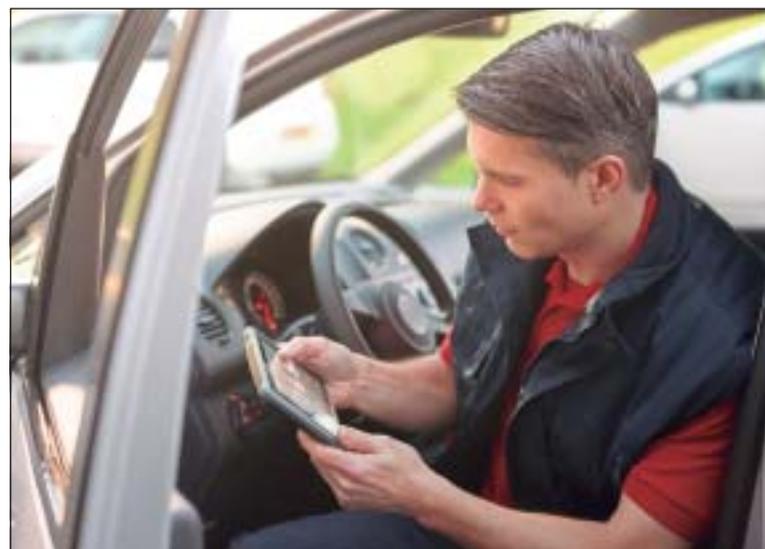
Aun así, el 97% dice cumplir

con sus obligaciones laborales siempre o casi siempre. Esto lo hacen sacrificando otros aspectos de su vida, saliendo más tarde del trabajo o comiendo en menos tiempo del que deberían. De hecho, el 54% considera que su horario, al que dedica más tiempo del estipulado, tiene un impacto negativo en su vida familiar. El 21% de los encuestados destina tan solo 15 minutos a comer.

Los principales motivos de esta presión por llegar a tiempo se deben a que la agenda es poco realista o demasiado demandante (30%), a retrasos debido al tráfico (28%), o, en menor medida a una mala planificación por parte de la oficina (10%).

"Los conductores profesionales juegan un papel crucial en la economía española, pero es difícil que puedan cumplir con su trabajo de forma efectiva y segura si están sometidos a una gran presión debido a agendas poco realistas, que no tienen en cuenta elementos como la situación del tráfico", comenta el director general de TomTom, Heike de la Horra.

"El estereotipo de conductor de furgoneta que no respeta las normas de tráfico es injusto. Los conductores están sometidos a un importante estrés para poder realizar su trabajo, y eso puede llevarles a cometer imprudencias en la carretera", concluye el directivo.



El transporte garantiza un derecho y tributa actualmente al 10% como la hostelería o los espectáculos deportivos

# IVA superreducido en el transporte público inyectaría 150 millones en la mejora de servicio

La Asociación de empresas de Transporte Urbano Colectivo (Atuc) asegura que implantar un tipo de IVA al 4%, actualmente al 10% reducido, in-

yectaría 150 millones de euros. Atuc, que engloba a los operadores del transporte público en España, estima que si se aplicara un tipo superreducido

de IVA al transporte público se podría invertir en mejoras del servicio como la renovación de flotas o la transición hacia flotas sostenibles.

La Asociación de empresas de Transporte Urbano Colectivo, Atuc, aduce que es injusto que se le imponga a este sector el mismo IVA que se aplica a otros sectores como el de ocio, hostelería o espectáculos deportivos. "Una equiparación injustificada, ya que el transporte público garantiza la movilidad universal. Debe considerarse como un bien de primera necesidad", asegura Atuc.

La compañía estima que si se aplicara un tipo superreducido de IVA al transporte público, actualmente al 10%, se podrían inyectar 150 millones de euros con vistas a invertir en mejoras del servicio como la renovación de flotas, la transición hacia flotas sostenibles o la mejora de las frecuencias de paso.

## El Sector podría renovarse

Las empresas afirman que este dinero es necesario para tener más recursos para afrontar el desafío actual al que se enfrenta el transporte público, que debe liderar el replanteamiento de la movilidad en las ciudades sobre las bases de la sostenibilidad y la tecnología.

Atuc explica que repercutir esa bajada del IVA en el precio final tendría un impacto mínimo pues la experiencia muestra que la demanda de este servicio es muy inelástica. Por el contrario, sí su-

pondría un revulsivo para acometer mejoras del servicio.

Esta petición se ha elaborado dentro del Plan TP, elaborado por Atuc, donde se recogen las propuestas del sector para liderar el cambio en la movilidad de las ciudades. La necesidad de articular una Ley de Financiación del Transporte Público de ámbito estatal, que ponga orden a los recursos que se asignan al sistema, son algunas de las medidas que se plasman en el plan.

Por otro lado, la Asociación de Empresas Gestoras de Transporte Urbano Colectivo (Atuc), que engloba a los operadores de transporte público en España, atribuye en gran medida el incremento del 4,5% que experimentó el número de viajeros del transporte urbano en el mes de julio, según datos del INE, al impacto del turismo, que acumula cifras de récord en nuestro país. De hecho, julio fue el mes que registró más visitantes extranjeros de la historia de España, con 10,5 millones de turistas. La cifra es superior a las previsiones que maneja la organización para el total del año, que prevé un crecimiento del 3%.

Atuc ha apuntado que "si bien es cierto que la evolución de la tasa mensual muestra un descenso del número de pasajeros del 13,1%, también lo es que julio se



trata de un mes marcado por el cierre del calendario escolar y el comienzo de las vacaciones para buena parte de los españoles, así como que un 40% de los viajes se deben a motivos laborales".

## Previsión de +3%

El transporte urbano fue utilizado durante el mes de julio por más de 226,9 millones de personas. El transporte por metro subió un 6,9% y creció en todas las ciudades. Incluso en Madrid, pese al

cierre temporal de la línea 5, que pudo ser un elemento distorsionador. Es más, los usuarios de autobuses urbanos en la región madrileña crecieron un 3,4%.

La demanda de transporte público urbano en Barcelona confirmó la tendencia al alza, que se correlaciona con la positiva evolución de la actividad económica. "Los datos del INE demuestran no sólo la relación existente entre la mejora de la actividad económica y del empleo con el aumento del

número de viajeros del transporte público, sino también el impacto del turismo en la movilidad urbana", indican desde Atuc, a lo que su secretario general, Jesús Herrero, añade que "todo esto hace patente la necesidad de explorar nuevas alternativas de financiación justas y equitativas para los medios de transporte urbanos a través de una Ley de Financiación estatal. No podemos obstruir las arterias por las que circulan tantos cientos de miles de personas".

hispacold

40 años

marcando el camino de la climatización

Gracias por haber recorrido este camino con nosotras, deseando que nos sigas acompañando en el futuro.

Visítanos en BUSWORLD 2017 para celebrar nuestro 40 aniversario  
Kortrijk del 20 al 25 de octubre Stand R43

bienvenidos al confort

hispacold.es

Durante julio y agosto se han registrado 87,6 millones de desplazamientos por carretera, un 3% más que el verano pasado

# La siniestralidad en los accidentes de tráfico desciende un 12% respecto al verano anterior

Desde que se tienen datos estadísticos, agosto de 2017 es el que menos víctimas mortales ha registrado (103), 28 menos que en agosto de 2016.

Dentro del Plan Verano Seguro de la Agrupación de Tráfico, durante los meses de verano se incrementó en 3.000 patrullas la vigilancia en nuestras

carreteras. Dentro de este plan se han incluido 140 rutas protegidas para ciclistas, en las que se ha reforzado su seguridad.

Durante los meses de julio y agosto han fallecido en las carreteras españolas 224 personas, 31 personas menos que en el mismo periodo del año pasado (-12%). En cuanto al número de accidentes mortales, las cifras también son positivas respecto al verano pasado, pasando de los 232 accidentes mortales en 2016 a los 206 de este verano, lo que significa una reducción del 11%.

Pese a que los accidentes mortales han descendido tanto en vías de alta capacidad como en carreteras convencionales, la mayoría de las víctimas mortales han fallecido en vías secundarias (80% del total de los fallecidos).

En cuanto al motivo principal de mortalidad en los accidentes, la salida de vía sigue siendo el tipo de accidente más frecuente, con el 43% de las víctimas mortales.

Los fallecidos por no usar el cinturón de seguridad ascienden al 28%. En el caso de los usuarios de bicicleta y ciclomotor, todos los fallecidos utilizaban casco, excepto uno de los motoristas.

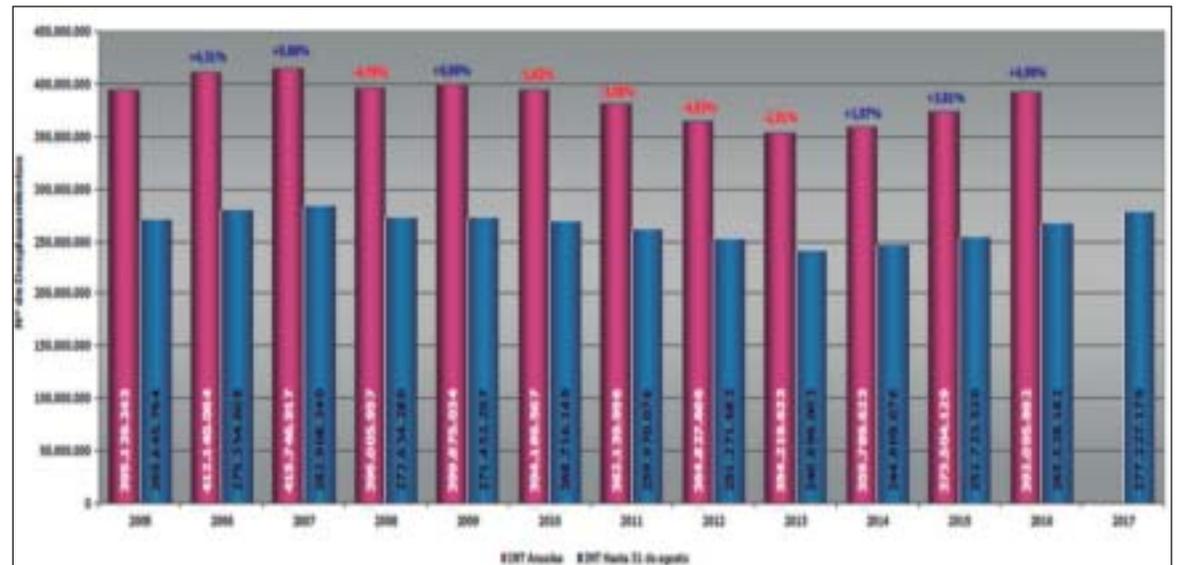
El ministro del interior, Juan Ignacio Zoido, ha hecho un análisis de los datos del Balance de Seguridad Vial. "Los datos presentados, pese a ser mejores que los del verano pasado, no son suficientes mientras fallezca una sola persona en accidente de tráfico".

Zoido ha recordado que, a principios de año, el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, compareció ante los medios para dar a conocer que el número de fallecidos en vías interurbanas había aumentado en 29 personas en 2016. "Ante ese incremento rápidamente tomamos medidas, que personalmente presenté ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados y que, ocho meses después de desarrollar muchas de ellas y que otras todavía estamos implementado, han ayudado a reducir la siniestralidad en las carreteras", ha explicado el ministro.

## Desplazamientos

Desde comienzo de año hasta el 31 de agosto han fallecido en accidente de tráfico 775 personas, 23 menos que en el mismo periodo del año anterior. Esta reducción de accidentes y víctimas se han producido en un contexto en el que han aumentado los desplazamientos de largo recorrido en carretera un 4,4%. En los primeros ocho meses del año se han producido 277,2 millones de desplazamientos, 11,7 millones más que en el mismo periodo de tiempo del año anterior.

En los meses de julio y agosto, en cuanto a movilidad se refiere, se han producido 87,6 millones de des-



plazamientos de largo recorrido por carretera, con una media de 1,4 millones de desplazamientos diarios, lo que supone un aumento del 3% respecto a los desplazamientos del verano pasado (85 millones).

## Más controles

Durante los meses de verano, la DGT ha desplegado una intensa actividad de vigilancia de la circulación a través de diferentes campañas y medidas. Los meses de verano se incrementó en 3.000 patrullas la vigilancia de nuestras carreteras.

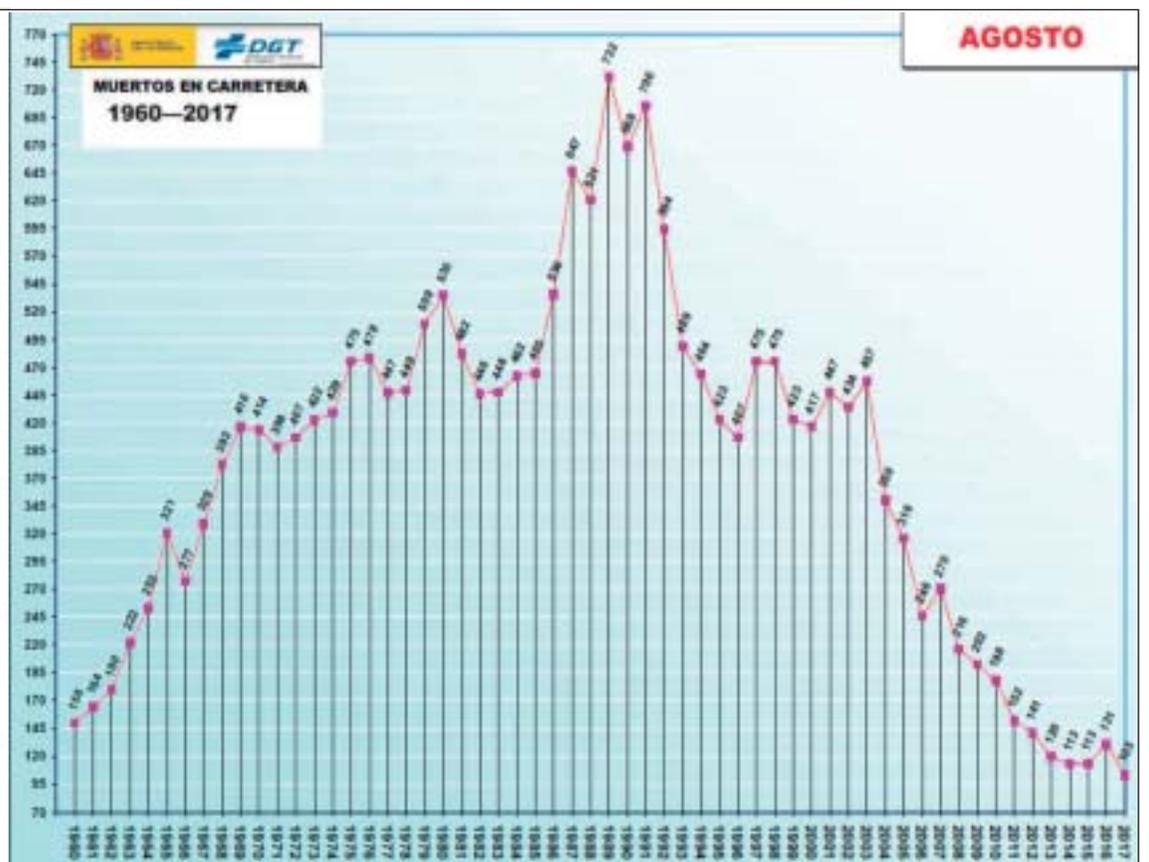
También se han llevado a cabo durante los dos meses de verano, tres campañas especiales donde se ha intensificado la vigilancia de vehículos, velocidad, alcohol y otras drogas.

La primera de estas campañas tuvo como objetivo la intensificación de la vigilancia sobre las condiciones de los vehículos que circulan por las carreteras. Se controlaron 180.000 vehículos durante una semana y se detectaron deficiencias en 10.014 de ellos. También hubo 157 inmovilizaciones.

Durante el puente del 15 de agosto

se incrementaron los controles de alcohol y drogas, realizando más de 130.000 test. En tan solo cuatro días, más de 2.7000 conductores dieron positivo en alguna sustancia prohibida.

Por último, en agosto y con motivo de ser el mes en el que más desplazamientos se realizan por carretera, la vigilancia sobre los excesos de velocidad aumentó. Durante la semana del 21 al 27 de agosto se controlaron 441.000 vehículos y 24.473 fueron denunciados por circular a velocidades superiores a las permitidas.



La práctica totalidad de los fabricantes presentarán en el Salón soluciones de movilidad eléctricas o híbridas

# La electrificación será el denominador común de las novedades en la edición 2017 de Busworld

Chasis, vehículos integrales, carrocerías y componentes. Todos los grandes segmentos representados en Busworld Kortrijk, que se celebra entre los días 20 y 25 de octubre en la ciudad bel-

ga, anticipan multitud de novedades en sus respectivos stands, los cuales se espera que superen las cifras de las pasadas ediciones, como ya han hecho tanto los expositores, con aumento de

los españoles, como los metros cuadrados contratados. Las soluciones sostenibles para el transporte, eléctricas, híbridas o alternativas al diesel, serán las grandes protagonistas del evento.

Las previsiones que maneja la organización de Busworld ante la inminente apertura de puertas de la feria, el próximo día 20, hablan de mejorar las visitas profesionales registradas hace dos años. Y no parece complicado, por un parte por la mejor coyuntura económica que vive el Continente (y también los países asiáticos, cuyos delegados van aumento año tras año), y por otra por la cantidad de innovaciones anunciadas por los expositores.

Todas ellas tienen un denominador común: la sostenibilidad. Entre los fabricantes, las soluciones ecológicas, sean eléctricas o híbridas, o con combustibles alternativos al diesel (sobre todo el gas natural), coparán los metros cuadrados que ocupen sus respectivos stands en la cita belga, la última en Kortrijk antes de su traslado definitivo, a

partir de 2019, a la capital del país, Bruselas.

Pero también los carroceros y los proveedores de industria auxiliar tienen que ajustar su oferta a esta corriente ecológica. Lógico, si quieren mantenerse en un mundo global que, cada vez con más claridad, se decanta por electrificar los productos, con mayor incidencia sobre el transporte urbano y de corto recorrido.

Entre las novedades de producto, es destacable que Daimler mostrará, por fin, la versión híbrida del Citaro, muy esperada por el Sector y que debería ser el paso previo a la *full electric*, para la que no deberíamos esperar demasiado. Iveco y Scania se decantan por el gas natural y otras formas de propulsión alternativa, ya que el híbrido lo tienen desarrollado desde

hace algún tiempo. Volvo mantendrá la senda de la electromovilidad que emprendió (acertadamente) hace varios años, mientras que MAN enseñará al gran público sus renovadas apuestas para el urbano y el interurbano, sus dos Lion's.

Y entre los carroceros, la tendencia es muy similar. Así, Irizar incidirá sobre su propuesta de vehículos integrales, la mayoría de los que trabajan en el segmento del doble piso se decantan por versiones eléctricas y, como notas a recalcar, Indcar da el paso hacia los vehículos integrales con un Next evolucionado internamente. Al igual que Unvi.

En definitiva, mucha expectación ante una cita esencial para el mercado continental, que aspira a despedirse de su histórica sede con un nuevo éxito de participación.



## NEXT L7

Premiado como Mejor Microbús del Año 2017 en España.

↔ 7,7 metros

👤 27 plazas

👤 x 27 pasajeros

🚗 Hasta 250 CV



ADL

## Enviro200 y Enviro500, a escena

El principal fabricante de autobuses británico Alexander Dennis Limited (ADL) presentará en primicia dos autobuses en la exposición Busworld de este año en Kortrijk: los modelos Enviro200 y Enviro500.

El líder del mercado de autobuses y autocares del Reino Unido y el mayor fabricante de autobuses de dos pisos, presentará sus dos autobuses en el stand 113 del pabellón 1.

La presencia de ADL en Busworld se basa en el éxito reciente del fabricante en el mercado europeo, donde recibió un pedido de 19 autobuses de dos pisos de tres ejes para la operadora nacional suiza PostAuto.

### Características

Los autobuses Enviro500 miden 12,9 metros de largo, tienen tres puertas, dos escaleras y asientos para 79 pasajeros con aire acondicionado. Los vehículos matriculados de Clase I están diseñados como autobuses urbanos y regionales y tienen una cubierta inferior completamente utilizable. El Enviro200, por su parte, es el autobús de una sola cubierta ligero más vendido del mundo. La empresa británica tiene cerrado el acuerdo con el operador de transporte de Londres y presentará en la feria un bus destinado a la flota de ferrocarriles holandeses Abellio. El vehículo tiene 10,4 m de largo y está preparado para dar asiento a 46 pasajeros.



El fabricante británico abarca todos los segmentos de operación.

ALSTOM



La solución con la que Alstom pasa de las vías al asfalto.

## Lanzamiento del Aptis

Busworld 2017 traerá consigo la primera participación de la compañía Alstom en el evento. Esta empresa, especializada en sistemas y servicios de transporte, presentará, de la mano de NTL, su nuevo modelo de autobús eléctrico Aptis. Un vehículo de movilidad sostenible equipado con las ventajas de un tranvía, que facilitan una mayor accesibilidad y confort al pasajero.

Aptis posee una plataforma de piso bajo completo de 20 metros cuadrados, ventanas de tranvía con vistas de 360 grados, suelo y techo soldados, además

de las puertas dobles y la carrocería de un tranvía. Además, el vehículo está optimizado para el operador. Cuenta con cuatro ruedas direccionales frente a las dos del autobús tradicional y reduce un 25% la superficie ocupada en curvas.

Este vehículo, que ya se encuentra en fase de pruebas en Francia, se podrá cargar de dos formas diferentes. La primera implica cargar una gran cantidad de energía que aporte autonomía suficiente para llevar a cabo la operación a jornada completa y la segunda, por la noche, se realiza una recarga completa en

AUDIOBUS

## Novedades en las tres divisiones

AudioBus, empresa española fabricante de equipos de audio y vídeo, entre otros servicios electrónicos, comercializa una extensa gama de productos especiales para vehículos DC12 y 24V. AudioBus presentará una serie de productos y novedades en Busworld 2017, además de una gama habitual de productos de audio, vídeo, iluminación, sistemas de aireación, cableados eléctricos y accesorios para aplicaciones móviles 12 y 14 V.

Tras 23 años en el Sector, además de presentar su nueva imagen corporativa, mostrará en la feria sus nuevos catálogos 2018, con tres divisiones definidas y una serie de productos.

### Tres divisiones

— División electrónica: nuevos productos coach-Audio-multimedia con monitores TFT LED; radios Bluetooth DVR para seguridad de conductores y pasajeros; router Wifi 3G/4G de un SIM o de dos SIM; cargadores USB para teléfonos móviles; letreros LEDs en blanco o

multicolor; inversores de corriente DC-AC de onda pura para instalar cafeteras o microondas en microbuses y autocares.

— División Lighting: Nuevos productos de iluminación LED, tanto para interior como para el exterior de los vehículos, incluyendo faros delanteros con tecnología LED, frente a las antiguas halógenas o xenón.

— División eléctrica: Todo tipo de accesorios para instalaciones eléctricas. Nuevos interruptores con iluminación LED personalizable con el color que nos indique, ya sea verde, azul, blanco, rojo o ambar.

En la gama ofrecida, destacan características de algunos productos; TFT formato: desde 22 hasta 27 pulgadas. Fijo, abatible motorizado o manual; radio CD/DVD/USB/Bluetooth con entradas de micrófono y salida HDMI; navegador de siete pulgadas con pantalla táctil; dos entradas de cámaras y salida de vídeo para mostrar los mapas/recorrido a los pasajeros; reproductor multimedia: lector archivos audio/vídeo desde



USB y tarjeta SD; servidor multimedia: proporciona a los pasajeros contenido multimedia,

que podrán disfrutar en su propio móvil/tablet; o inversor DC/AC onda pura.

ALLISON

## Versión 2.0 de FuelSense



Allison estará presente en la feria con una conferencia de prensa para dar a conocer con detalle sus novedades en transmisiones, en el pabellón 2, stand 202. Por un lado, anunciará las nuevas y mejoradas transmisiones y el nuevo FuelSense 2.0 con cambio DynActive, que ofrece hasta un 6% más de ahorro de combustible. Entre la amplia gama de transmisiones automáticas para aplicaciones de autobuses y autocares destacan los nuevos modelos XFE y la familia de productos de la gama Torqmatic. La compañía recuerda que más de 300 fabricantes trabajan con ellos.

AYATS

# Un Open Top eléctrico

Carrocerías Ayats presenta su gran novedad en Busworld, el autobús turístico Bravo I R City. Se trata de un autobús de doble piso totalmente eléctrico que pone su grano de arena para conseguir un transporte más limpio.

Este Open Top está diseñado para optimizar al máximo la experiencia de sus pasajeros durante las visitas turísticas en las ciudades. Otra característica muy importante es su condición de zero emissions.

### Modelos que repiten

El modelo más destacado de la gama estará de nuevo presente en Busworld. El Eclipse es "una garantía de estética, calidad y alta seguridad", un vehículo pensado para cualquier flota con gran variedad de posibilidades destinadas a adaptarse a diferentes servicios.

Por último, Ayats mostrará su Bravo I Interurban, un bus de dos pisos interurbano que está diseñado para que el transporte interurbano presente unos niveles de comodidad, fiabilidad y capacidad muy altos. Se trata de un vehículo integral especialmente concebido para esta función.



BEULAS

## Toda la gama desplegada



Del 20 al 25 de octubre, el carrocerero español Beulas estará en Busworld presentando algunos de sus modelos de carrocerías. Presentará, en el stand número 403, varias unidades de diferentes longitudes y configuraciones.

El modelo Gianino es uno de los elegidos. Con una longitud de 7,5 metros y 27 plazas (ampliadas a 31 o 35), es el de menores dimensiones que posee la marca. Su motor, situado en la parte delantera, presume de ser de los más silenciosos con una óptima insonorización que además reduce las vibraciones dentro del vehículo proporcionando una mayor comodidad a los pasajeros.

También el modelo Jewel, de doble piso, estará presente en el evento. Posee una longitud de 14,15 metros y una capacidad para 89 pasajeros. Está equipado con múltiples servicios como, por ejemplo, una cabina de WC, gancho de remolque y muebles para mini-cocina detrás del conductor y del guía.

Por último, el modelo Glory, con una longitud de 13,90 metros, tiene capacidad para hasta 53 pasajeros. Es el modelo de piso medio y destaca por la gran capacidad de su bodega y su altura. Está equipado, entre otras cosas, con equipo audio/vídeo de alta gama, mini cocina y cabina de WC.



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

## Piezas de recambio para AUTOCARES Y AUTOBUSES



**ejes y dirección**



**lunas y parabrisas**



**calefacción**



**cajas de cambio y embragues**



**electricidad**



**carrocería**



**retrovisores**



**suspensión**



**filtración**



**motor**



**asientos**

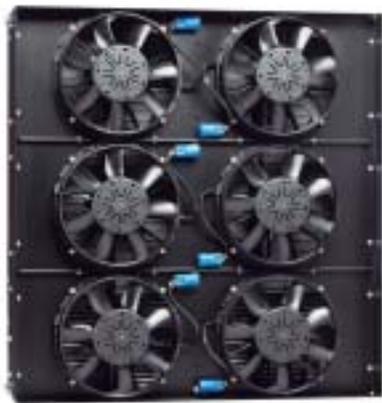


**frenos**

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1 - Plataforma Logística PLAZA  
50197 Zaragoza ESPAÑA  
+34 876 26 95 50 +34 876 76 89 94  
info@cbmiberica.eu

**www.cbmcompany.com**

BSPL



## Soluciones refrigerantes

BSPL participará en Busworld Europe Kortrijk, del 20 al 25 de octubre en Bélgica, feria para la que los organizadores anuncian un récord de 350 expositores de 33 países y más de 35.000 visitantes. La compañía BSPL presentará las soluciones completas de sistemas de refrigeración para diferentes tipos de motores de acuerdo al combustible utilizado.

"Nuestra participación en la mayor feria de autobuses nos permitirá destacar soluciones innovadoras y exitosas diseñadas por la compañía BSPL para una amplia audiencia.

Estamos convencidos de que daremos un importante paso adelante en el campo de la expansión internacional", dice el director general de BSPL, Artur Kohlbrenner.

### Para bus eléctrico

En el hall 2 en el stand 222b, BSPL presentará, entre otros diseños, productos desarrollados internamente, proporcionando una temperatura de trabajo adecuada para los sistemas de pilas de combustible de hidrógeno o sistemas de refrigeración para el control de la electrónica del bus eléctrico.

FERQUI

## Volumen de carga en el Sunset S3

Ferqui ha decidido acudir a Busworld con su carrocería Sunset S3L, construida en fibra de vidrio y montada sobre un chasis Mercedes-Benz Sprinter 519 CDI Euro 6, con potencias que oscilan entre 160 y 190 CV. Con dimensiones de 7.727 mm de largo, 1.995 mm de ancho y 2.772 mm de alto, admite 16, 19 o 22 plazas en su interior, además del asiento del guía y del conductor, así como la instalación de una plataforma para personas con movilidad reducida. Cuenta con un maletero trasero de 2,5 m3 y cuatro laterales, dos a cada lado

con 0,3 m3 cada uno, además de los compartimentos interiores para el equipaje de mano.

En su versión estándar se presenta con 19 plazas, pero admite múltiples configuraciones para adaptarse a las necesidades del cliente, recordando que sus 35 cm más de largo añaden algo más de espacio entre asientos y de maletero. El interior alberga butacas reclinables tapizadas en moqueta-piel, con apoyabrazos abatibles con puerto USB opcional. Todos los asientos disponen de cinturones de seguridad y los del pa-

sillo pueden desplazarse lateralmente. Iluminación interior con luces led, luces de lectura individuales en el techo y salidas individuales y direccionales del aire acondicionado.

Además en el stand de Negobus, distribuidor de Ferqui para Francia, se presentan un modelo Nora sobre chasis Iveco CC100, con capacidad para 37 plazas más conductor, y un modelo Sunrise sobre Iveco Daily 70C18 con capacidad de 24 asientos más conductor y guía, junto con dos mesas en el centro del vehículo.



EBERSPAECHER

## Enfriamiento del CO2



Eberspaecher Suetrak prepara la feria con sus nuevos enfriadores, calentadores y productos de ventilación sostenibles. Con su innovador concepto AC250, la compañía presentará una plataforma construida para el uso futuro de un refrigerante natural del CO2. Estará acompañado por la quinta generación del sistema de techo AC353, capaz de operar en todo tipo de climas. Además, la plataforma e-Control permite al operador controlarlo todo de forma flexible e intuitiva.

HISPACOLD



## Todas las climatizaciones

Hispacold estará presentando en Busworld 2017 su gama de sistemas eléctricos de climatización para vehículos híbridos y 100% eléctricos. Coincidiendo la feria con el decimoquinto aniversario de la compañía, tendrá ocasión de celebrarlo con numerosos clientes y colaboradores allí presentes.

Hispacold ha afirmado estar desarrollando nuevas

versiones en función de la demanda del mercado y ampliando los modelos disponibles para nuevas aplicaciones como trolebuses, vehículos articulados y doble articulados.

La marca se compromete con el desarrollo de un transporte urbano eficiente, de calidad y de menor impacto medioambiental.

INTEGRALIA



## El ONE sigue creciendo

Integralia exhibirá su gran proyecto en Busworld: el ONE+ con 20 plazas más guía más conductor, una versión de lujo de este modelo.

Este nuevo microbús aporta características añadidas en los modelos más exclusivos de Integralia. Para su creador, Ángel Ruiz, el modelo "es superlativo, un primera clase". De nuevo, una apuesta por los espacios y los materiales de la más elevada calidad, por las texturas y la iluminación, y las sensaciones que éstos transmiten. "Buscamos siempre la armonía de todos los elementos para transmitir emociones agradables al viajero", explica Oscar Lana, director de Integralia.

### Más novedades

En el stand de Busworld, junto a

su producto estrella, ONE para 20 pasajeros, Integralia presentará otros dos microbuses ONE: uno para 24 pasajeros y otro para 25. De la gama de producto Integralia, se exhibirán un in-tourism XL, para 18 pasajeros más guía más conductor, y un microbús, modelo in-urban, de 26 plazas más conductor. Este vehículo cuenta con *low-floor* central y su rampa eléctrica permite la accesibilidad total para personas con movilidad reducida, sillas de ruedas o coches de niños.

ONE, que fue presentado por primera vez al mercado el pasado mes de mayo en FIAA de Madrid, supone una innovación tecnológica para el Sector; es el único microbús construido sobre MB Sprinter con capacidad de hasta 25 pasajeros.

## HANOVER

## Letreros para cualquier utilidad

Como fabricante británico, Hanover Displays diseña y produce sistemas de información al pasajero para el Sector del transporte público. Cuenta con "clientes satisfechos" en 75 países de todo el mundo, indican sus dirigentes, los cuales utilizan la oferta de productos de Hanover atraídos por sus altos niveles de calidad, rendimiento y servicio al cliente.

La seguridad que les conceden sus más de 30 años de experiencia, independencia financiera y un continuo programa de desarrollo de producto, se traducen en garantías adicionales acerca de la fiabilidad de la compañía. En la cita belga, realizará su habitual despliegue de letreros led, con distintos acabados, para casi cualquier tipo de servicio que el cliente necesite.



## IRIZAR

## Soluciones en todos los segmentos

Irizar acude este año a la Feria con varios espacios expositivos que suman más de 1.600 metros cuadrados. En estas áreas, la firma dará a conocer su estrategia de marca, tecnología y sostenibilidad y la nueva generación de productos y soluciones tecnológicas disponibles para todos los mercados.

En el stand del Hall 4 se podrá ver la nueva generación de autocares de Irizar y las diferentes soluciones tecnológicas propuestas para autocares integrales y autocares híbridos.

Destacan en este espacio los modelos Irizar i8, el nuevo Irizar i6S e Irizar i4H, este último en versión híbrida. En un segundo stand, Irizar desplegará su gran apuesta de futuro con las soluciones integrales de electromovilidad para las ciudades, llave en mano.

**Irizar e-mobility**

Irizar e-mobility, empresa de reciente creación, aúna el conocimiento y experiencia de todas las empresas del Grupo para aportar soluciones de movilidad urbana completas: autobuses 100% eléctricos y sus principales sistemas de infraestructura necesarios para la carga, tracción y almacenamiento de energía. Todos ellos diseñados y fabricados con tecnología europea 100% del



Grupo, y con la garantía y la calidad de servicio de Irizar.

La gama de productos que se exponen en Busworld 2017 se completa con el Irizar ie bus, autobús urbano de 12 metros y el Irizar ie tram, un autobús articulado de 18 metros versión tranvía, ambos 100% eléctricos cero emisiones, así como el sistema de carga por pantógrafo que Irizar presentará en *premier* mundial.

Esta nueva generación de autobuses y autocares y las diferentes soluciones tecnológicas que abarcan desde autocares integrales, autobuses 100% eléctricos, pasando

por tecnología híbrida en autocares modelos clase II para servicios urbanos e interurbanos, permiten a Irizar cubrir todos los segmentos de transporte público de pasajeros, tanto en el transporte discrecional como en el público, urbano, interurbano y de largo recorrido, y ser líderes en movilidad sostenible.

Así, Irizar muestra sus líneas estratégicas de futuro y un firme compromiso con sus clientes y la sociedad, a los que les ofrece un alto valor añadido en cuanto a productos y servicio se refiere, sin olvidar aspectos como diseño, personalización, seguridad, fiabilidad...

## INDCAR



## Un salto al vehículo integral con el nuevo Next

Indcar presentará en Busworld la nueva generación de su modelo Next, diseñado íntegramente por Indcar y equipado con mecánica DAF.

El Next se lanzó en 2014 y desde entonces se ha ganado un espacio en el mercado de los minibuses por su diseño innovador totalmente versátil. La gama actual cuenta con cuatro versiones en cuatro longitudes (de siete a 10 m) y múltiples distribuciones interiores (de 27 a 41 plazas, con opciones PMR).

El nuevo vehículo comparte con sus antecesores el elegante diseño exterior y un interior muy amplio y concebido al detalle para ofrecer una zona de alto confort a los pasajeros.

**Nuevo concepto**

"Durante el desarrollo del proyecto se ha puesto el foco en lograr la perfecta integración de todos los elementos del vehículo. Con ello se ha conseguido crear un minibús en el cual el diseño, el confort, la seguridad, la calidad y las prestaciones se han trabajado como un todo", indican desde la compañía. El

puesto del conductor se ha diseñado desde cero. Será el más potente de la saga, con un motor Paccar PX-7 de 264 CV.

Indcar llevará al evento otros vehículos, como el Mobi en dos versiones: *low entry* y escolar. El Mobi es un concepto de vehículo muy funcional, económico y fiable carrozado sobre chasis Iveco Daily 70. Está disponible en diferentes versiones, múltiples distribuciones y se puede adaptar para PMR.

También el Mago 2, modelo para servicios discrecionales, turísticos y VIP. Se carroza sobre chasis Iveco CCC100 y tiene capacidad hasta 32 pasajeros. Además, Indcar mostrará una unidad del Mago 2 F1 Special Edition, equipado de serie con elementos de gama superior.

El Wing es el cuarto de los modelos que se verán en el stand, con múltiples distribuciones interiores y adaptadas a PMR.

Otro de los seleccionados para la ocasión es el Next L7, la versión más pequeña del modelo, con 7 m de longitud y capacidad para 27 pasajeros, junto con el Next L9 sobre chasis MAN N14 4850.



nogebus

NOGE BUS DA FORMA AL MOVIMIENTO

| Titanium | Touring | Sprinter | Especiales |

IVECO



## El Crossway LE, con gas

Iveco Bus presentará importantes novedades, entre ellas, la esperada versión del Crossway Low Entry Natural Power.

El nuevo Crossway LE Natural Power, además de ser un vehículo sostenible y elegante, está equipado con la última generación del motor Iveco Cursor 9 NP. Estos autobuses cuentan con una optimización de su centro de gravedad aportándoles una mayor estabilidad y confort. Esto se ha conseguido con la incorporación de unas botellas de gas en el techo.

La gama Natural Power de Iveco Bus, referente europeo en tracciones alternativas, cuenta con vehículos propulsados por gas natural y biometano proce-

dente de residuos reciclados. Están diseñados para respetar el medio ambiente, los recursos naturales y la salud pública, reduciendo el ruido a la mitad. Se calcula además que las emisiones de dióxido de carbono se reducirían al 95% en este tipo de vehículos.

Iveco ya ha vendido más de 30.000 unidades de su gama Crossway y la cifra sigue en aumento. La marca se encuentra en estos momentos trabajando en otros proyectos, como el 'Power to gas', que tiene como objetivo producir metano a partir de energía procedente de fuentes renovables, como la electricidad o la energía fotovoltaica y garantizar su almacenamiento y su distribución a través de la red.

KING LONG



## C13 y soluciones eléctricas

Con motivo de la inminente celebración de Busworld, la mayoría de las empresas presentarán allí sus últimos modelos. King Long no iba a ser menos y mostrará dos modelos con los que intentará revolucionar el mercado. La empresa fabricante de autobuses tiene presencia física en Europa desde 2003 con más de 4.000 vehículos vendidos. En la actualidad, la marca está presente en 23 países europeos, entre ellos España.

### Modelos

La empresa quiere convertir al nuevo King Long C13 HD en el buque insignia de la marca. Se

trata de un autocar autoportante de largo recorrido de 13 metros de longitud y una altura optimizada de 3,78 metros. Cuenta con motorización Cummins y el máximo distintivo otorgado en calidad, confort y tecnología.

La segunda propuesta será el King Long APE14, ideado con la finalidad de reducir la huella de carbono en los aeropuertos. Es 100% eléctrico, de carga rápida, propulsado por cinco motores eléctricos y con capacidad para transportar 118 pasajeros. Además, presenta una autonomía de 80 kilómetros y en menos de 20 minutos carga al 100% sus baterías.

MAN

## Puesta de largo de los dos 'leones'

MAN aprovechará el Salón para profundizar en sus dos nuevos productos, el Lion's City y el Lion's Coach, presentados a la prensa poco antes del verano.

Desde su lanzamiento al mercado, el autocar Lion's Coach está disponible en tres longitudes: 12.101 mm, 13.361 mm y 13.901 mm sobre dos o tres ejes. A finales del año 2017 se añadirá una cuarta longitud de 13.091 mm para el vehículo de 13 metros con dos ejes. Con sus seis plazas adicionales en comparación con la versión de 12 metros, se trata de un vehículo muy atractivo desde el punto de vista de la rentabilidad. A sus posibilidades de aplicación flexible contribuye también su peso total máximo permitido de hasta 19,5 toneladas.

Un factor importante para la distribución ideal de la carga sobre el eje es el elevador opcional para sillas de ruedas que, en esta variante, está colocado sobre el eje delantero y, por tanto, descarga el eje trasero y, al mismo tiempo, no limita el maletero. La altura estándar mide 3.870 mm. Sin aseo, en el nuevo MAN Lion's Coach con asientos de tres estrellas hay espacio para 53, 57, 59 ó 63 pasajeros. Dependiendo del modelo, el volumen de equipaje varía entre 11,7 y 14,3 m<sup>3</sup>.

Enseguida llaman la atención los



nuevos faros delanteros que, al igual que las luces traseras LED de serie, por primera vez se pueden realizar completamente en LED. Tanto las luces de cruce como las luces de carretera se iluminan con lámparas LED con aproximadamente un 50% más de luminosidad que las bombillas halógenas. Además, con la luz LED se consigue una distribución más amplia y, al mismo tiempo, un alcance mucho mayor de la luz, así como una vida útil bastante más larga. Una característica especial del nuevo faro es la tira de luces de marcha diurna LED que también actúa como intermitente, realizada específicamente para la marca.

Por otro lado, desde 2010, el autobús urbano híbrido MAN Lion's City es un éxito en el mercado. Con su accionamiento híbrido diésel-eléctrico se puede ahorrar hasta un 30% de combustible y CO<sub>2</sub> en el uso diario. Ahora, la nueva generación incorpora incontables novedades técnicas, tanto en el interior como en el exterior. Estamos ante un autobús urbano completamente rediseñado que conserva los buenos genes de los autobuses MAN anteriores. Con una clara dedicación a la eficacia, la comodidad y la ergonomía, los desarrolladores se han propuesto sentar nuevas bases para todos los componentes.

MASATS

## 50 años de éxito que celebrar

Masats celebra el 50 aniversario de su fundación en la feria Busworld. El nuevo slogan de la compañía, '50 años acompañándote día a día', refleja el objetivo de la empresa en hacer más fácil la vida cotidiana de las personas con productos que hagan el transporte público más accesible y más seguro.

Busworld es la plataforma escogida por Masats para presentar los últimos desarrollos para autobuses y autocares. La versión actualizada de la puerta deslizante 028C supera las expectativas en cuanto a durabilidad, vibraciones y estanqueidad. La puerta basculante al interior eléctrica 029 ofrece un fácil montaje; sus sistema de anclaje son comunes con los sistemas de puertas deslizantes, haciéndola intercambiable.

La rampa manual RM2 y la rampa dual eléctrica-manual RT1 estarán también en la exposición. Además también se exhibirán en la feria productos para minibuses, como el kit de puerta eléctrica para Mercedes-Benz Sprinter, y para autocares, como la puerta neumática 015 con mando a distancia.

Desde sus orígenes como



fabricante de equipos neumáticos para autobuses, Masats ha ido expandiendo su gama de producto con puertas eléctricas para vehículos de carretera, rampas y elevadores para personas con necesidades especiales. Además,

la compañía ha mostrado su voluntad de expandirse hacia el sector de ferrocarril en los últimos años, con una línea de producto que incluye puertas embarcadas de pasajeros, estribos y rampas para vehículos ferroviarios.

## SOLARIS



## Articulado también eléctrico

Solaris Bus & Coach tiene previsto presentar varias novedades en la feria, entre las que se anuncian vehículos de emisión baja y cero, así como un autobús tradicional de propulsión.

El estreno del Solaris Urbino 18 eléctrico se basa en la construcción de la nueva generación Urbino que la compañía ha ido dando a conocer al mercado desde 2014. Hasta ahora la variante de este modelo concreto de autobús articulado ha estado disponible sólo con un motor diesel.

En Kortrijk, el autobús eléctrico articulado estará equipado con un eje motor ZF con motores eléctricos integrados. Su sistema de almacenamiento de energía consta

de 240 kW con baterías de alta potencia. Las baterías se pueden cargar mediante un conector enchufable o un pantógrafo montado en el techo. Debido al reducido peso en vacío del vehículo y a una distribución bien equilibrada de la carga por eje, la capacidad de pasajeros del vehículo asciende a 135 personas.

## Híbrido o emisiones cero

El segundo vehículo presentado por Solaris será el Urbino 12 con una unidad híbrida en serie. Se hace posible por un motor eléctrico alimentado con energía de una instalación de almacenamiento, que se carga con la ayuda de un generador con motor Cummins.

## SCANIA

## Múltiples opciones al diesel

Scania mostrará en Busworld su amplia gama de alternativas al diesel convencional. Ante las restricciones de varias ciudades europeas a los vehículos diésel, se examina el funcionamiento de autobuses y autocares de movilidad sostenible.

El fabricante sueco pondrá énfasis en cómo sus servicios de mantenimiento personalizados pueden ser instrumentales para optimizar el rendimiento económico. La compañía ha introducido el 'Fleet Care', un servicio donde Scania asume plena responsabilidad sobre el mantenimiento y las reparaciones para garantizar el mayor tiempo de actividad de una flota.

La empresa cuenta de una amplia gama de autobuses y autocares que funcionan con combustibles alternativos. La compañía ofrece actualmente motores para gas natural, biogás, biodiesel, etanol, HVO y propulsión híbrida. Scania puede ofrecer alternativas de gas para una amplia gama de autobuses urbanos y también operaciones interurbanas. Otras ciudades ven las ventajas de las operaciones híbridas, especial-



mente en el tráfico urbano y suburbano.

Muchas ciudades, ante el objetivo climático de París, están interesadas en las operaciones de gas, ya que favorecen la movilidad sostenible. Este método proporciona una menor huella de carbono, bajas emisiones de óxido de nitrógeno y una disminución del nivel de ruido. Además, la producción de biogás puede proporcionar oportunidades de empleo

locales, menor dependencia de la importación y ecosistemas donde los residuos proporcionen combustible para el transporte.

Scania ha sido precursor en varias ciudades europeas en la transición a tecnologías limpias y de baja emisión de carbono. La compañía entregó 53 autobuses de dos pisos con gas a Nottingham, la flota más grande del mundo, y otra flota de autobuses con biogás a la ciudad de Sunderland.

**AUTOBUSES SCANIA, AUTOBUSES SOSTENIBLES.**

La gama Scania de autobuses es la más amplia del mercado en **soluciones sostenibles** de transporte. Vehículos más **eficientes y respetuosos** con el medio ambiente, que emplean fuentes de energía **renovables** y reducen al mínimo las emisiones.

Como el Scania CityWide Hybrid LE, un modelo idóneo para el tráfico suburbano. Su **tecnología híbrida, 100% Scania**, consume hasta un 25% menos, aprovecha la energía generada al frenar para recargar sus baterías y reduce **hasta en un 90%** las emisiones de CO<sub>2</sub>. Otro avance de Scania para disminuir, cada vez más, su impacto medioambiental.

**SCANIA**

un scania un árbol  
www.scania.es

## TEMSA



## Se anuncian dos primicias

Temsa lanzará dos nuevos autobuses en Busworld, feria en la que también hará hincapié en el lema 'Smart Mobility'.

Además de estos dos nuevos buses, de los que aún no conocemos los nombres, Temsa exhibirá cinco de sus modelos: Maraton, para pasajeros interurbanos; HD, para pasajeros interurbanos y autobuses turísticos; MD7 Plus, para turismo, servicio escolar y transporte; TS45, para el segmento interurbano y del turismo y el autobús eléctrico. En total, Temsa exhibirá siete modelos diferentes.

El director general del fabricante turco, Dinçer Çelik, ha afirmado recientemente que "es una gama de productos que incluye vehículos para todos los

segmentos. Temsa es capaz de responder a las cambiantes condiciones y demandas de los clientes. Esto refleja la fuerte posición de Temsa en el mercado global, así como su estrategia de marketing efectiva. Proporcionamos la respuesta más rápida a las necesidades de los clientes con innovaciones y nuevos productos en los mercados nacionales y extranjeros".

### Movilidad inteligente

Dinçer Çelik también ha señalado la importancia que están dando a la tecnología: "Lanzaremos Flectics, que proporcionará datos sobre el rendimiento del vehículo en tiempo real y predeterminará el mal funcionamiento de las piezas de repuesto de los buses".

## VAN HOOL

## Siete décadas de aniversario



Van Hool, que cumple 70 años desde que comenzó a operar, llevará a esta edición de Busworld tres vehículos. Entre los modelos TX estarán presentes el TX11 Alicron, TX16 Astron, TX17 Altano, y TDX27 Astromega, con algunos cambios en el aspecto, ya implementado en el Astromega en 2017.

Respecto a los EX, exhibirán el EX17 H y el EX16 M para el Reino Unido (un estreno), EX16 M, EX15 H. El lado de producción de los vehículos de doble eje EX ha sido completamente renovado, logrando reducciones de peso significativas. En el exterior, toda la gama EX ha visto algunos desarrollos de estilo en todas partes. En el interior, tiene un nuevo diseño del tablero de herramientas instalado.

Los dos modelos de ExquiCity que estarán son un 18 metros diesel híbrido para Belfast (Irlanda del Norte) y otro de 24 metros para Linz, Alemania.

## UNVI



## Doble piso también eléctrico

Como primicia, Unvi exhibirá el nuevo Urbis DD Open Top Electric con baterías BMZ. Este autobús eléctrico de dos pisos con 12 metros de largo y un mínimo de 76 asientos, promete dar las mismas prestaciones que uno diésel, pero con menos necesidades de mantenimiento y con todas las ventajas de un vehículo eléctrico.

Otra de las novedades será el Urbis DD Open Top Scania, un modelo carrozado sobre chasis Scania de 12 metros de largo, con capacidad de hasta 71 asientos y un techo superior acristalado con toldo retráctil.

También estará presente en el evento el minibús Voyager GT. Con una longitud de casi nueve metros, este minibús va equipado con un motor Mercedes-Benz y cuenta con 34 plazas. Su diseño aerodinámico permite reducir el consumo de

combustible y su altura le permite tener uno de los centros de gravedad más bajo del mercado, proporcionando mayor seguridad a los pasajeros.

Otro de los minibuses que presentará la marca será el Compa T. Tras su lanzamiento en 2006, este vehículo de más de ocho metros de largo es uno de los más populares de su categoría. Cuenta con hasta 33 plazas y un motor Iveco Daily. Destaca por el gran volumen de su maletero y una carrocería ligera para un menor consumo de combustible.

El Sil Intercity Doble Piso es otro de los autobuses escogido para el salón. Tiene capacidad para 100 plazas y es fruto de la colaboración de Unvi con MAN Trucks & Bus. Ya fue presentado en 2015 en una anterior edición de la feria. Está disponible en 13, 14 y 15 metros de largo y tiene una altura de hasta 4,2 metros.

## VECTIA



## Soluciones electrificadas

La empresa Vectia, fabricante de autobuses urbanos híbridos y eléctricos, ha anunciado que estará presente en Busworld 2017 para exponer sus soluciones ligadas al desarrollo de infraestructuras y sistemas de transporte, de sistemas de acumulación de energía y de puntos de carga en línea, entre otras.

Vectia también aprovechará su presencia en el evento para dar detalles sobre la capacidad de adaptación de los productos de la empresa en el mercado de los

vehículos híbridos y eléctricos. La empresa espera que sus vehículos híbridos puedan evolucionar hasta tener una mayor autonomía eléctrica o, incluso, ser 100% eléctricos. Para esto, según indica Vectia, harían falta más puntos de carga en línea.

Además, en su espacio expositor de Busworld, Vectia estará mostrando sus dos modelos: el Veris.12 y el Teris.10. Otro de los objetivos de la empresa en la feria será presentar su renovada imagen corporativa.

## VDL

## Ampliación de la propuesta eléctrica

La E-mobility se está desarrollando a un ritmo vertiginoso. Varias marcas ya han anunciado que muchos de los modelos que presentarán en Busworld serán 100% eléctricos o híbridos. A esta corriente se une ahora VDL.

El VDL Citea SLFA Electric es un autobús articulado eléctrico de 18,1 metros de longitud, construido según un innovador diseño futurista BRT (Bus Rapid Transit). El modelo recibió recientemente el Red Dot 2017, un prestigioso premio de diseño internacional presentado anualmente por el 'Design Zentrum Nordrhein Westfalen' en Essen, Alemania. El VDL Citea Electric ganó el premio en la categoría 'Diseño de Producto'. El jurado elogió unánimemente su diseño innovador. Este autobús ya está operativo diariamente en varias ciudades holandesas y alemanas, haciendo millones de kilómetros eléctricos. Un modelo nunca antes visto de la Citea SLFA-181 Electric estará en exhibición en el stand de VDL Bus & Coach.

Otro sistema de transporte público de cero emisiones que se mostrará es el VDL Citea LLE-99 Eléctrica, y su estación de carga rápida. Este modelo fue desarro-



llado especialmente para las líneas de autobuses urbanos y regionales menos ocupadas, por lo que estas áreas también pueden beneficiarse de transporte público de cero emisiones.

El stand también contará con un Citea LLE-127, que con una longitud de 12,7 metros es la variante Citea LLE más larga. La distancia entre ejes extendida ofrece espacio para cuatro asientos adicionales en comparación con la variante de 12 metros. Comparado con autobuses similares con el mismo número de asientos, el Citea LLE-127 también

goza de las ventajas de un bajo peso total, menor consumo de combustible, menor emisión de sustancias nocivas, menores costes de mantenimiento y como consecuencia, el TCO más bajo del mercado.

El Citea LLE es el campeón de peso ligero en la gama de productos vdl Bus & Coach y durante años ha sido el autobús de entrada baja más ligero del mercado. Sin carga, el modelo totalmente equipado de 12 metros pesa menos de 9.000 kilos, al menos dos toneladas menos que cualquier otro tipo de autobús similar.

## WEBASTO

## A la temperatura adecuada

Como proveedor de equipos de calefacción y soluciones de frío, Webasto está continuamente mejorando sus productos, de los cuales mostrará en la feria:

— Calefacción de alto voltaje (HVH). El HVH es la nueva innovación de Webasto en calefacción eléctrica para el mercado híbrido y eléctrico de buses. El calefactor eléctrico funciona con un nivel de efectividad hasta el 99%.

— Thermo Top Pro 120/150. Webasto introduce un pequeño, ligero y potente calentador de agua con 15 kW de potencia de calor, que permite un arranque fiable del motor de Mini y Midibuses en situaciones de frío. El compartimiento del conductor se mantiene caliente para un lugar de trabajo más cómodo, las ventanas permanecen descongeladas para un inicio del viaje seguro y los pasajeros quedan satisfechos por entrar en un autobús con un clima confortable. 100% compatible con combustible diesel (incluye combustibles renovados, como HVO y GtL).

— Cool Top Family 190/220 RT-C. Este nuevo sistema de aire



acondicionado de techo familiar ofrece, aparte de las funciones de frío, una opción adicional de calefacción. El Cool Top 190/220 RT-C para mini y midibus eleva su capacidad de enfriamiento hasta 22.0 kW.

— Batería. Webasto está introduciendo el desarrollo y fabricación de sistema de baterías. La batería se adapta a todos los formatos. Se diseñó como una solución de costes, por lo que el sistema de baterías puede individualmente ser desarrollado según las necesidades del fabricante.

Webasto estará exponiendo en el pasillo 05, en el Stand 507.

## VOLVO

## El camino es la electromovilidad

Electromovilidad, seguridad activa y buses inteligentes. Estos serán algunos de los principales atractivos de la exposición Volvo Buses en la feria.

Con más de 3.500 híbridos vendidos, híbridos eléctricos y autobuses eléctricos a nivel mundial, Volvo Buses continúa desarrollando tecnología para propulsión eléctrica. En Busworld, por ejemplo, la compañía revelará la última versión de su oferta totalmente eléctrica, el volvo 7900 Electric, junto con el sistema de carga OppCharge.

Los primeros cuatro autobuses eléctricos Volvo 7900 entraron en funcionamiento a principios del verano de 2017 en la ciudad de Differdange, en Luxemburgo. Desde entonces se han firmado varias órdenes más, con Harrogate en Inglaterra y Malmö en Suecia entre las ciudades que han hecho pedidos para los autobuses eléctricos de Volvo. El año que viene, Volvo Buses está planeando probar todos los autobuses articulados eléctricos en operaciones regulares en la ciudad de Gotemburgo, donde ya están en funcionamiento los eléctricos



y los híbridos para las líneas 10 y 12 con servicio regular.

## Soluciones de seguridad

En Busworld volvo Buses también presentará una gama de soluciones en el campo de la seguridad activa y la conducción autónoma, tanto para los autobuses urbanos como

para los modelos de larga distancia. El simulador de 'autobús de pensamiento' dará a los visitantes la oportunidad de probar cómo funcionan Volvo Dynamic Steering (VDS), el Sistema de Detección de Peatones y Ciclistas, Bus Stop Docking Concept y muchas otras soluciones en situaciones realistas.



www.kinglong.es

 KING LONG

12,20m 55 pax +1+1  
12,99m 59 pax +1+1

- Ingeniería AUTOPORTANTE
- N°1 en Seguridad ★★★★★
- Carrocería anticorrosión
- A/C para climas extremos
- Tecnología avanzada
- Testado en 98 países
- Sometido a pruebas de desgaste
- Motor CUMMINS ISL 400 CV

- RECAMBIO GARANTIZADO
- ASISTENCIA 24h
- 65 TALLERES EN ESPAÑA
- PRESENCIA EN TODA EUROPA

...Nos sobran los motivos...

**C12**  
**C13**

FIABILIDAD Y SEGURIDAD SIN PRECEDENTES

"Nuestra principal novedad es el nuevo Citaro híbrido. Es toda una gama de modelos, toda la familia", Hartmut Schick

# Daimler Buses anticipa, en Stuttgart, todas sus propuestas para la feria de Busworld Kortrijk 2017

Daimler Buses volvió a escoger Stuttgart como escenario para mostrar en primicia algunas de sus novedades ante la feria belga de Busworld Kortrijk

2017. Hartmut Schick, presidente de Daimler Buses, fue el primero en tomar la palabra. "Nos encontramos en un entorno de un dinamismo nunca

visto hasta ahora. Somos el fabricante de autobuses más rentable del mundo y seguimos expandiéndonos a nuevos mercados e innovando cada día".

"Hemos tomado la decisión estratégica de entrar en mercados emergentes, por lo que hemos abierto centros regionales, buscando suministrar de forma eficiente desde plantas en España, Brasil e India. Enviamos el chasis, que se carroza en el lugar, por medio de socios locales. Nuestra principal novedad es el nuevo Citaro híbrido. Es toda una gama de modelos, toda la familia Citaro se vuelve híbrida. Poseemos una amplia oferta. Para 2018 queremos lanzar al mercado un Citaro 100% eléctrico", anunció Schick.

Ulrich Bastert, director de marketing, ventas y servicio al cliente de Daimler Buses, habló del cambio del mercado: "Busworld es como un gran show de multitud de productos, pero ahora también se proporcionan servicios y no solo productos. La sección de Mobility Solutions se fundó en 2016 y está creando nuevas ideas. Trabaja en parques tecnológicos como los de Ulm o Berlín. Los empleados se ponen en contacto con los operadores y usuarios y tratan de empatizar con ellos para identificar los problemas".

"Nosotros queremos estar des-

de la cuna hasta el fin con nuestros clientes, por ello estamos mejorando nuestro nivel de servicios. La digitalización no sabemos dónde nos llevará, es un mundo totalmente nuevo. No es algo cerrado de Daimler, trabajamos con las aplicaciones de desarrolladores externos. Ante una avería en carretera, el promedio es de 86 minutos antes de solucionarse. Nuestra visión es el autobús libre de averías. Omniplus Uptime vigila 30 puntos del vehículo para evitar problemas, desde el motor a las puertas", aseguró Bastert.

Gustav Tuschen, jefe de desarrollo de Daimler Buses, fue el encargado de concluir la presentación de la marca alemana. "La ofensiva de nuevos productos continúa. El nuevo Setra de doble piso tiene un coeficiente aerodinámico de 0,35, con lo que logra una reducción de consumo de combustible de hasta el 10%. Esto es un beneficio tanto para las empresas como para el medio ambiente".

"Daimler Buses tiene dos objetivos principales para el futuro cercano: busca la optimización del



Ulrich Bastert, Gustav Tuschen, y Hartmut Schick, delante del nuevo Citaro híbrido.

motor de combustión interna y la de la electromovilidad. En cualquier caso, para nosotros, el nuevo Citaro híbrido no es un paso hacia algo más, es un fin en sí mismo. No necesita capacitación concreta, recambios específicos o un puesto de carga especial (sistema de 48 voltios). Todos los componentes son ligeros y eficientes", afirmó Tuschen.

## Valor añadido

Omniplus es un servicio completo para todos los autobuses y autocares Mercedes-Benz y Setra, es la marca de servicio de los autobuses Daimler. Con más de 600 puntos de servicio en Europa, Omniplus ofrece una red única y exclusiva de servicio especializado para autobuses y autocares. Se añaden continuamente opciones nuevas e innovadoras.

BusStore es la marca bajo la cual Daimler Buses reúne sus actividades de vehículos usados. Con presencia en toda Europa, amplio catálogo de vehículos, asesoramiento profesional, estrictos criterios de calidad, preparación cuidadosa y clasificación uniforme, la hacen una de las principales opciones en el negocio de autobuses usados.



Mercedes-Benz ya ha vendido su Citaro número 50.000.



Guía **Nexobús** de Vehículos y Modelos

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

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

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

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

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

La tarifa en el precio de los viajes en transporte público con abono varía hasta un 245% según la ciudad española

# Madrid, Girona y Barcelona son, un año más, las ciudades con el autobús más caro, según Facua

Facua-Consumidores en Acción ha analizado el precio del Autobús Urbano en 38 ciudades del país. Según el estudio, la diferencia en las tarifas alcanza el 245%, entre el municipio más caro para

viajar con abono o tarjeta transporte, Madrid (1,83 euros), y el más barato, Logroño (0,53 euros). La media de lo que los españoles pagan por este bono es 0,79 euros. En cuanto al billete sencillo, cuyo

precio medio es de 1,25 euros, la ciudad más económica es Lugo (0,63 euros) y la más cara es, con diferencia, Barcelona (2,15 euros) ya que es utilizado por usuarios no habituales.

Madrid, Barcelona y Girona repiten este año como las ciudades con los bonos de autobús urbano más caros de las 38 analizadas por Facua-Consumidores en Acción. Por otra parte, el estudio pone de manifiesto que en lo que va 2017, sólo cuatro de ellas (Valencia, Valladolid, Granada y Cuenca) han aplicado un incremento en alguna de sus modalidades de viaje.

Según el estudio, viajar en autobús cuesta actualmente una media de 0,79 euros si se utiliza un bonobús o tarjeta recargable con trasbordo (el que ofrecen la gran mayoría de las ciudades analizadas, en concreto 32), sólo un céntimo por encima de la tarifa media registrada por la asociación en su análisis de 2016. A pesar de que solo seis de las ciudades que se han tomado de muestra no tienen algún descuento para usuarios habituales, Facua expresa en el informe su desacuerdo con esta opción, y demanda a los consistorios que establezcan algún tipo de bono, tarjeta monedero o recargable para la zona urbana.

En cualquier caso, los cuatro viajes de bono con trasbordo que han experimentado subidas han sido el de Granada, que ha pasado de 0,79 a 0,85 euros (7,6%), el de Cuenca, de 0,58 a 0,63 euros (8,6% más caro); el de Valencia, de 0,80 a 0,85 euros (sube un 6,2%) y el de Valladolid, de 0,70 a 0,75 euros (sube un 7,1%).

El trayecto con esta tarjeta más caro es el de Madrid (1,83 euros), seguido por el de Girona (1,07) y Barcelona (un euro). Por contra, los viajes más baratos son el de Logroño (0,53 euros), Salamanca (0,59) y Toledo (0,60). La diferencia entre la tarifa más cara y la más barata con un abordo que use trasbordo alcanza el 245%.

Los trayectos pagados con bonos sin trasbordo, ofrecidos en nueve de las ciudades analizadas, cuestan de media 0,80 euros. El precio de cada viaje con este tipo de bono más caro sigue siendo el de Madrid (1,22 euros) y el más económico el de Lugo (0,45), igual que el año pasado. La diferencia en este caso llega hasta el 171%.

## Billete sencillo

El billete sencillo cuesta hoy una media de 1,25 euros, prácticamente el mismo dato que el año pasado, cuando la cifra era de 1,23 euros. El precio más alto se localiza de nuevo en Barcelona (2,15 euros) frente al más bajo, ofrecido en Lugo (0,64). La diferencia es del 236%.

Respecto al año anterior, el viaje individual ha subido en tres ciudades: Valladolid (de 1,40 a 1,50, un 7,1%), Cuenca (de 1,05 a 1,20 euros, un 14,3%) y Granada, que experimenta la subida más alta: de 1,20 a 1,40 euros, un 16,7%. Esta ciudad andaluza aprobó la subida de sus tarifas el 15 de agosto.



Facua justifica que el billete de un solo viaje experimente una subida tan grande en comparación con el bono en ciudades como Barcelona (donde pasa de un euro a 2,15). Ya que al ser este billete una modalidad que utilizan normalmente usuarios no habituales, la asociación considera razonable que su precio sea disuasorio, ya que debe primarse a quienes apuesten por el transporte público. Justifican que estos títulos de viaje deben servir para ayudar a sufragar el conjunto del sistema.

En cuanto al precio de la tarjeta mensual (en la mayoría de casos ilimitada), es ofertada por 26 de las ciudades encuestadas y su valor oscila entre los 54,60 euros de Ma-

drid y los 22,05 euros de Salamanca. El precio medio extraído teniendo en cuenta todas ellas es de 37,97 euros, un 1,9% superior a los 37,27 euros de 2016 (cuando lo ofrecían 26 ciudades también).

## Nuevas tarjetas

Casi todas las ciudades analizadas tienen tarifas especiales para jubilados y/o pensionistas que cumplan determinados requisitos, los cuáles varían de una a otra. La mayoría también oferta precios bonificados para jóvenes y estudiantes, descuentos para usuarios discapacitados y además para familias numerosas y/o monoparentales que cumplan determinadas condicio-

nes (llegando a ser gratuitos en ciudades concretas en caso de familia numerosa especial o de estar empadronados en la misma).

Una de las principales capitales del país, Sevilla, va a poner en marcha en septiembre una nueva tarjeta para estudiantes. Su precio es de 19 euros mensuales, o 190 si se saca para todo el curso académico. Este nuevo bono sustituye a la antigua tarjeta universitaria y ahora podrá beneficiarse de ella cualquier estudiante, ya sea de Educación Secundaria Obligatoria (ESO), Bachillerato, Educación para Adultos, Educación Especial, quitándose así el requisito de ser universitario.

La otra ciudad que estrena bono mensual es Alicante. Por un precio de 15 euros, esta tarjeta ofrece viajes ilimitados durante 30 días naturales para todos aquellos empadronados en ella de manera ininterrumpida por un periodo superior a un año, y cuya edad esté comprendida entre los 5 y los 30 años.

Por último, en su estudio, Facua-Consumidores en acción demanda a los consistorios que ofrezcan participación a las asociaciones de consumidores en las decisiones que afecten a la calidad y las tarifas del sector. En este sentido, pide la entrada de las organizaciones que representan los intereses de los consumidores en los consejos de administración de las empresas públicas de autobuses.

# Confibus y Repsol firman una alianza para ayudar a los asociados de la Confederación a implantar la tarjeta Solred

Hace unos días, Rafael Barbadillo, presidente de Confibus, y Carmen Muñoz Pérez, directora de Medios de Pago y Fidelización de Repsol, estamparon las firmas del acuerdo al que se había llegado, con anterioridad, entre las partes. El acuerdo alcanzado tiene la finalidad de comercializar la tarjeta Solred, de Repsol, entre los asociados de Confibus, obteniendo para ellos múltiples ventajas en la compra de combustibles y otros servicios que posee Repsol.

La tarjeta Solred es una tarjeta de crédito, para cuya obtención es necesario un aval y/o ciertas garantías, que proporciona a su poseedor importantes descuentos para la red normal y preferente de estaciones de servicio de Repsol, tanto en Diésel Plus (con descuentos de entre 10 a 12 céntimos/litro desde el primer litro) como en Diésel Premium (con descuentos de hasta 14 céntimos/litro desde el primer litro). El

número total de gasolineras disponibles es de 3.600, siendo 600 de ellas las de la red preferente. La facturación se realiza mensualmente, recibiendo la empresa el importe el segundo día hábil de cada mes.

Aunque la oferta está pensada sobre todo para ser utilizada, sobre todo, con diésel, también hay disponibilidad de uso tanto de GNC como de GNL. Repsol posee dos estaciones de servicio que operan con este tipo de combustible, una en Seseña (Toledo) y otra en Fontioso (Burgos). A lo largo del año se abrirán, en distintos puntos de la geografía española, otras seis que servirán gas natural. Pero es solo el principio.

## Ofertas a medida

Con la tarjeta Solred, Repsol también ofrece otros servicios, como el acceso a parkings seguros (cuenta con nueve actualmente), el pago

telemático en los peajes o Telemat (un sistema de repostaje automático). "Tenemos toda la ilusión de que el acuerdo va a funcionar, dar los servicios y productos que necesitan las empresas de autobuses. Estamos dispuestos a crear ofertas a medida a aquellas empresas que nos demanden el producto, para que nadie se quede fuera", comentó Carmen Muñoz.

Confibus adquiere el compromiso de promover la contratación de la tarjeta entre sus asociados, para lo cual, se convertirá en mediador entre las empresas y Repsol. "Muchas de las compañías que ya trabajaban con Repsol están entusiasmadas con las ventajas que proporciona el nuevo acuerdo, mientras que muchas nuevas están interesándose por el sistema, a razón de dos o tres diarias desde comienzos de septiembre", aseguró Jaime Rodríguez, director de Confibus.



## Búsqueda de sinergias

Con este acuerdo de colaboración, Repsol pretende aprovechar la dilatada experiencia y conocimiento empresarial de Confibus, para potenciar la fidelización entre sus asociados y, por otro lado, sumar un valor añadido a todas sus empresas, a través del posi-

ble uso de la tarjeta Solred. Esta estrecha alianza permitirá, por un lado, sumar sinergias y ampliar redes entre estas dos organizaciones y, por otro, mejorar las condiciones de descuento final a los asociados de Confibus, de forma que podrán obtener importantes descuentos.

## UFI Filters presenta un nuevo filtro de gasoil para la Crafter

UFI Filters renueva alianza con Volkswagen tras suministro de un filtro de gasoil de alta eficiencia para todas las potencias de la VW Crafter 2.0 TDI Euro 6.

Para el nuevo vehículo comercial ligero de Volkswagen, UFI Filters ha desarrollado dos tipos de filtro de gasoil con cartuchos diferentes a nivel de elementos filtrantes y tamaños, pero muy parecidos como carcasa, que tienen en cuenta los diferentes niveles de calidad del combustible en cada país.

Cuando el combustible está bastante sucio o tiene una alta concentración de biodiésel, la solución que se suministra a Volkswagen es la 'Water Separation'. Esta versión cuenta con un filtro totalmente sintético de tres capas. Las dos primeras capas se compactan en un elemento plisado, con una primera capa que hace de barrera para el agua y las partículas, y una segunda de filtración más fina para favorecer la coalescencia del agua. Por último, la tercera capa es una red hidrofóbica muy eficiente, que bloquea cualquier residuo de agua en el combustible.

El filtro 'Water Separation' de UFI también destaca por un sensor de presencia de agua y un sistema patentado de purga del agua integrado directamente en el cartucho. La eficiencia de filtración es del 96%, para partículas de 4 µm o mayores. La separación de agua, incluso con porcentajes de biodiésel hasta B30 (30% de contenido de biodiésel), es superior al 93%. Para los mercados que se distinguen por la presencia de gasoil limpio y con bajo contenido de biodiésel, UFI Filters proporciona a Volkswagen un filtro cuyo cartucho lleva un elemento filtrante plisado a base de celulosa. Esta solución también garantiza una



alta eficiencia del filtro del 96% para partículas de 4 µm o mayores.

La ubicación del filtro por parte de Volkswagen debajo del capó, detrás del faro, ha llevado a UFI Filters a desarrollar para la VW Crafter una solución 'plug and play', en ambas versiones, que permite una fácil instalación y mantenimiento. Para garantizar aún mayor resistencia a la vibración, la temperatura y la tensión mecánica, la carcasa es de aluminio extruido con soldaduras por láser de doble cordón. Esta es una solución tecnológica que ha requerido un importante trabajo de investigación y desarrollo por parte de UFI Filters.

"Estoy muy orgulloso de este suministro a Volkswagen que renueva una colaboración sólida y duradera, especialmente para un vehículo que destaca por la alta tecnología de las soluciones que adopta", explica Luca Betti, UFI Group Aftermarket Business Unit Director. "El filtro de la VW Crafter saldrá al mercado postventa a partir del primer semestre de 2018 y será el primero de su tipo en el mercado independiente, representando una ventaja para toda nuestra cadena de suministro", termina diciendo Betti.



## Las ventas de productos tecnológicos del vehículo futuro impulsan a Ficosa

**Ficosa, proveedor global de primer nivel que se dedica a la investigación, desarrollo, producción y comercialización de sistemas de seguridad, comunicación y eficiencia para la automoción, ha impulsado su crecimiento con un importante incremento en ventas.**

La importante apuesta por las tecnologías clave en la transformación de los vehículos ha llevado a la compañía a elevar su facturación hasta los 1.169 millones de euros en 2016, un 5% más que en el ejercicio de 2015 en el que Ficosa reportó 1.112 millones de euros. La multinacional ha alcanzado un beneficio neto de 25,31 millones de euros, multiplicando por 2,5 sus ganancias respecto al año anterior, cuando obtuvo 9,96 millones de euros. El Ebitda recurrente ha ascendido hasta los 102,5 millones de euros.

Según destaca Javier Pujol, consejero delegado de Ficosa, "el incremento de la facturación y los resultados avalan la estrategia de la compañía por impulsar la inversión en desarrollo de productos tecnológicos en los campos de la conectividad, la seguridad y la movilidad eléctrica, las áreas que ofrecen más potencial de crecimiento en el sector de la automoción dado que son los pilares fundamentales de la conducción autónoma y el vehículo eléctrico. Nuestra previsión es que en un horizonte de cinco años las ventas provenientes de nuevos pro-

ductos tecnológicos superen los 400 millones anuales".

Los contratos cerrados por Ficosa en 2016 reportarán un total de 1.600 millones de euros durante la duración de dichos proyectos. Entre ellos figuran importantes pedidos vinculados con las nuevas tecnologías, como el Camera Monitoring System, una innovadora solución para limpiar cámaras y sensores de manera automática, para un fabricante de automóviles (OEM) de alta gama, o el Surround View System, un sistema de cámaras inteligente que ofrece al conductor una visión de 360° alrededor del vehículo. La compañía también ha conseguido tres nuevos clientes asiáticos con pedidos relacionados con la conectividad en el vehículo. A nivel geográfico, Europa y China son las regiones que han experimentado un mayor crecimiento en facturación, situándose por encima del 10%.

La fuerte apuesta de la compañía por capitalizar las innovaciones y los últimos avances del sector se ha traducido en un significativo esfuerzo por incrementar su equipo técnico, que ha su-

perado los 1.000 ingenieros a nivel global. Sólo en 2016 se contrataron a 217 nuevos ingenieros para el Centro Tecnológico de Viladecavalls. Los costes dedicados al I+D también fueron relevantes, situándose alrededor del 6,5% de la facturación.

### Presencia global

Ficosa reforzó en 2016 su presencia global con la inauguración en Estados Unidos (Cookeville) del centro productivo más avanzado tecnológicamente del grupo a nivel mundial y de una planta productiva en Brasil (Jandira). Durante el pasado año, la compañía también empezó el proceso de implantación en dos nuevos mercados, Marruecos (Ra-bat) y Malasia (Kuala Lumpur), plantas en las que prevé realizar una inversión de 50 millones de euros y que darán empleo a 800 y 150 personas, respectivamente. En Rabat, Ficosa implantará su centro mundial para la fabricación de cámaras de visión y también producirá conjuntos de cables eléctricos de los retrovisores para todo el grupo.

## Michelin X Multi aumenta su gama con dos dimensiones más

Michelin aumenta su oferta dimensional de neumáticos para autobuses en la gama de última generación X Multi con las medidas 295/60 R 22.5 X Multi D y 315/60 R 22.5 X Multi D. Las pruebas realizadas han demostrado que esta nueva generación de neumáticos permite alcanzar un 20% más de rendimiento kilométrico que la anterior gama Michelin X Multiway XD.

Los nuevos neumáticos Michelin X Multi D han sido desarrollados para garantizar el menor coste por kilómetro y una adherencia excepcional en cualquier condición meteorológica a lo largo de toda su duración. La nueva gama de neumáticos incorpora tecnologías novedosas, como son el Regenion y el Infinicoil.

Infinicoil: Cinchado de la cima con un cable de acero enrollado en continuo (hasta 400 m de longitud) que refuerza y da más estabilidad a la carcasa durante toda su vida útil.



Un neumático con Infinicoil dura más, es más seguro y permite una mayor capacidad de carga.

Regenion: Es una escultura que se autoregenera con el uso, por lo que es, por tanto, evolutiva. Es más cerrada cuando el neumático está nuevo, reduciendo así la resistencia a la rodadura y optimizando la velocidad de desgaste. A medida que se va desgastando, la escultura se va abriendo para asegurar un alto nivel de adherencia del primer al último milímetro de goma útil.

## Busmatick se instala en el transporte público a lo largo de toda Colombia

Desde el mes de agosto ha comenzado la instalación del sistema en el Servicio de Transporte Urbano (STU) de Santa Marta, Colombia. Los autobuses estarán equipados con torniquetes al ingreso, sensor en la salida y un sistema de identificación para los estudiantes.

Se ha firmado la gestión de 450 autobuses del STU mediante el uso de validadoras, barra cuenta pasajeros y letreros xpeed. Con la combinación de estos tres sistemas, ubicados dentro del servicio SIGLA (Sistema Integrado de Gestión y Localización de Autobuses), se gestionará el Sistema de Transporte Urbano de Santa Marta.

Además, se proporcionará una aplicación para informar al pasajero de todo lo relacionado con su transporte: regulación, puntualidad etc. De esta manera,



Busmatick continúa expandiendo las fronteras internacionales gracias a nuestros sistemas inteligentes de transporte.

### Andalucía

Tras casi cinco años esperando un concurso en Andalucía, Busmatick Group ha renovado su homologación.

Para ello, "hemos participado en el concurso público para el Acuerdo Marco de Especifica-

ciones Técnicas de Equipos de Expedición y Control de Billetaje en el Ámbito de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía y el suministro de estos equipos para el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva (CTHU)".

Una vez valorada y aprobada la candidatura en dicho concurso, Busmatick Group está habilitado para poder trabajar con todos los consorcios de Andalucía.

La técnica del CityPilot se basa en el camión presentado hace dos años Mercedes-Benz Actros

# Mercedes-Benz prueba su sistema de bus autónomo CityPilot en Países Bajos

El novedoso autobús de Mercedes-Benz con CityPilot ha estado haciendo su primer viaje público en parte de la ruta BRT (autobús de tránsito rápido) más larga de Europa, en los Países Bajos. Es la ruta que enlaza el aeropuerto Schiphol de Amsterdam con la ciudad de Haarlem. Esta ruta de casi 20 kilómetros de largo fue un verdadero desafío para el autobús Mercedes-Benz, ya que tiene numerosas curvas, pasos a través de túneles y cruces con semáforos.

El autobús futuro de Mercedes-Benz con CityPilot es capaz de satisfacer este desafío: tiene una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora en la carretera, es capaz de reconocer obstáculos y peatones en la carretera, se detiene con precisión en las paradas de autobús, abre y cierra sus puertas, se desplaza automáticamente y se comunica con los sistemas de semáforos. A lo largo del trayecto, el conductor no necesita accionar el acelerador o el freno en absoluto, y sólo tiene que asumir el volante de acuerdo con las normas de tráfico cuando hay circulación en sentido

contrario. Sin embargo, el conductor es capaz de intervenir en cualquier momento e inmediatamente tomar el control si es necesario. Es ideal para sistemas de BRT, con los cuales es posible resolver problemas de tráfico en áreas densamente pobladas y regiones metropolitanas. Funciona de manera muy eficiente, mejora el nivel de seguridad y alivia la carga de trabajo del conductor.

La técnica del CityPilot incorporado en el Mercedes-Benz Future Bus se basa en el camión de conducción autónoma presentado hace dos años Mercedes-Benz Actros con Highway Pilot. No obstante, se ha adaptado este equipo de forma decisiva para el uso específico en un autobús urbano, y se ha completado con numerosas funciones adicionales.

Por ejemplo, el CityPilot es capaz de reconocer semáforos y comunicarse con ellos. De ese modo puede afrontar con seguridad cruces regulados mediante semáforos. También puede reco-



nocer obstáculos (especialmente peatones en la calzada) y frenar con autonomía cuando es necesario. Del mismo modo se aproxima automáticamente a las paradas, y abre y cierra las puertas una vez detenido. Por último, es capaz de circular por túneles.

## Multitud de cámaras

Para inspeccionar la calzada y el entorno se equipa el vehículo con una docena de cámaras. Al mismo tiempo, sistemas de radar de largo y de corto alcance exploran permanentemente el trayecto por de-

lante del vehículo. A esto se añade un sistema de localización por satélite GPS. De la combinación de todos estos datos (en el lenguaje de los especialistas: fusión de datos) se obtiene una imagen extremadamente precisa de la situación en el tráfico y es posible un posicionamiento exacto del autobús, con una precisión de pocos centímetros.

El autobús urbano con funciones de conducción semiautomatizada incrementa la seguridad, pues facilita el trabajo del conductor y no hay nada que pase desapercibido a sus cámaras y sistemas de radar.

## Sedigas y Gasnam, juntos por el fomento del uso del gas en el transporte

Sedigas y Gasnam han respondido a la consulta pública lanzada por el Ministerio de Energía sobre el proyecto del Real Decreto para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) durante el ciclo de vida de los combustibles y la energía suministrados en el transporte.

Según las asociaciones, hace falta poner en marcha los medios necesarios para elaborar un plan nacional de desarrollo del parque automovilístico para sustituir gran parte de los vehículos que utilizan derivados del petróleo. El gas natural minimiza significativamente las emisiones de dióxido de carbono y supone una solución real y accesible en el mercado. La creación de un parque de vehículos de gas natural supone una reducción del 17% de los GEI. En España, según los datos del estudio 'Greenhouse Gas Intensity of natural Gas' de la asociación NGVA Europe, un 24% de las emisiones de GEI provienen del Transporte.

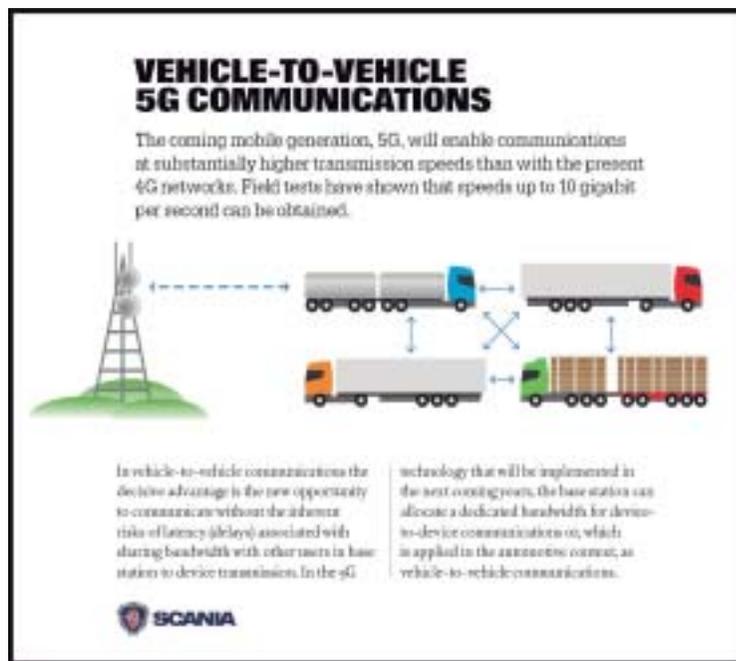
# Scania aprovecha la tecnología 5G para seguir trabajando en conectividad

Scania ha diseñado los primeros vehículos que permiten su conducción de manera remota en la carretera. Con la tecnología 5G, los ingenieros de Scania ahora pueden conducir y operar camiones, autobuses y autocares desde un centro de control remoto.

Los camiones, autobuses y autocares con conducción autónoma se han diseñado para dominar las situaciones de tráfico más difíciles; sin embargo, en caso de imprevisto, los sistemas deben poder ser manejados por un operador en caso de que estos vehículos se encuentren en una disyuntiva. Scania, en colaboración con Ericsson, está ahora desarrollando sistemas de control remoto para que los operadores tomen el control de los vehículos autónomos.

"Esta es una solución alternativa para situaciones en las que los vehículos no están capacitados técnica o legalmente para operar", explica el desarrollador de software en Scania I+D, Jimmy Selling. Un escenario típico es cuando un vehículo se encuentra con un objeto que no reconoce y no puede superar sin incumplir las normas de circulación. Entonces, el vehículo se detendrá al lado del objeto y buscará la ayuda un operador humano. El operador entonces decidirá si ignorar la situación o tomar el control manual.

La conducción en tiempo real

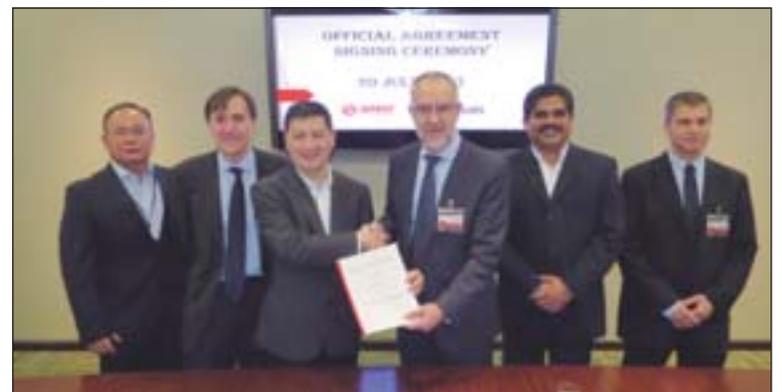


permite a Scania utilizar las incipientes redes de comunicaciones 5G y por esto se ha instalado una estación base móvil de última generación en las instalaciones de Scania I+D. Scania es la primera empresa en probar los nuevos componentes de la tecnología 5G de Ericsson como parte de su colaboración con el área de investigación de la marca.

## Tecnología 5G

La red de prueba con sus componentes 5G permite un servicio de red móvil fiable con una la-

tencia muy baja (retraso), de milisegundos, y elevado ancho de banda. Además, el 5G abre las oportunidades de comunicaciones exclusivas de dispositivo a dispositivo o de dispositivo a la nube. A la hora de aplicar esta tecnología a los vehículos autónomos, estas comunicaciones estarían alojadas en un exclusivo espectro o, en este caso, un exclusivo espectro para las comunicaciones entre el operador y el vehículo. La seguridad es también un asunto importante, para evitar *hackeos*.



## Masats firma un acuerdo de servicios con la empresa SMRT

Los empleados que se encargan de la reparación en SMRT serán formados a partir de ahora por Masats. La empresa española especializada en puertas de vehículos, quiere expandirse por el mercado asiático.

Recientemente SMRT Automotive Services, y Masats han firmado un acuerdo para que SMRT se convierta en proveedor de servicios autorizado Masats en Singapur. SMRT es una empresa de mantenimiento perteneciente a SMRT Corporation, principal proveedor de transporte multimodal en Singapur.

Además, Masats ofrecerá a SMRT la formación regular a sus empleados, que realizarán la reparación y mantenimiento de sus equipos tanto para sus propios vehículos como para otros operadores. La firma tuvo lugar en Singapur por parte del V. Venkatesan y Tan KianHeong, como represen-

tantes de SMRT, y Frederic Solé y Axel Habermeyer por parte de Masats.

Después de algunos años de colaboración con el operador local SMRT y anteriormente con el operador saliente TIPS, Masats se ha convertido en un referente en el mercado de Singapur. Más de 800 vehículos circulando en Singapur llevan las puertas Masats, principalmente puertas de apertura al interior y puertas deslizantes eléctricas.

En el año 2001 empezó Masats a suministrar sus equipos al mercado local, para posteriormente reforzar su relación a partir de 2011, con la adquisición por parte de SMRT de vehículos MAN carrozados por el carrocer malayo Gemilang. Con este acuerdo Masats refuerza su servicio en el mercado asiático, y también afianza su relación con los operadores locales, para ofrecer el mejor servicio postventa.



## BYD apoya el Programa de la ONU para el Medio Ambiente

El nuevo plan firmado por ambos recibirá el nombre de Nueva Alianza Global sobre Calidad del Aire y Movilidad Eléctrica.

La empresa BYD se ha asociado con el Programa de las Naciones Unidas Para el Medio Ambiente (PNUMA) para incorporar nuevos vehículos eléctricos entre los que se incluyen autobuses y vehículos ligeros. Se escogerán varios países para probar las nuevas unidades y se movilizarán recursos internacionales para proporcionar apoyo técnico y conocimientos.

La gerente general de BYD, Sherry Li, ha expresado su orgullo por la actividad de sus vehículos que operan por diversas ciudades alrededor del mundo. Ya cuentan con autobuses eléctricos en Londres y hasta taxis eléctricos en Ecuador. La empresa ha afirmado defender siempre opciones de transporte más limpias y crear alternativas en el sector privado, público e industrial.

PNUMA ha dado a conocer varios datos sobre la contaminación en el planeta. Según estos

datos, aproximadamente una cuarta parte de las emisiones de dióxido de carbono corresponden al transporte. Muchos países, como Francia, los Países Bajos y Reino Unido, ya han empezado a tomar medidas para que la situación no siga empeorando.

### Israel confía en BYD

BYD ha conseguido su primer pedido de autobuses completamente eléctricos en Israel. Una flota de 17 autobuses de una sola planta de 12 metros BYD ha asegurado su primera orden de autobuses eléctricos puros en Israel.

La compañía ganó un proceso de licitación para operar en Tel Aviv, la segunda ciudad más grande de Israel, en concreto, en la zona de Haifa. El Ministro de Medio Ambiente de el país, Ze'ev Elkin, ha asegurado que "este es el comienzo de una revolución para reducir la contaminación del transporte público". Asimismo aseguró que el Estado invertirá 93,6 millones de euros en mejorar este tipo de movilidad.

## Nuevo catálogo DT Spare Parts de recambios para las series de autobuses Scania 4-/F-/K-/N

El nuevo catálogo DT Spare Parts incluye más de 300 nuevos productos adecuados para las series 4-/F-/K-/N de autobuses Scania. Los casi 2.100 productos propios del catálogo sustituyen a más de 4.600 números de referencia. En total, la división de productos para autobuses de la marca DT Spare Parts supera actualmente los 13.000 recambios de calidad garantizada.

La oferta de productos DT Spare Parts adecuados para autobuses Scania comprende, además de las series 4-/F-/K-/N, también la serie 3. También es posible adquirir recambios DT Spare Parts adecuados para camiones Scania de las series P-/G-/R-/T, la serie 4 y las series 2 y 3. En total, DT Spare Parts ofrece más de 5.400 recambios adecuados para la marca sueca.

La gama de productos de DT Spare Parts está en continua expansión e incluye kits especiales que contienen todos los recambios ne-



cesarios para una reparación completa bajo un solo número de referencia. Una característica especial de la marca DT Spare Parts es la garantía de 24 meses que cubre toda su gama de productos y comienza desde que el taller efectúa su compra.

Todos los recambios adecuados para Scania se actualizan diariamente y pueden encontrarse en la página web de la marca y en el Partner Portal. Las versiones digitales de los catálogos están disponibles. También se pueden solicitar ejemplares impresos a través de un formulario, o personalmente a los socios distribuidores.



Compendio de las empresas participantes en la tercera edición del programa.

Stuttgart acoge un programa de 100 días para estos nuevos proyectos

## La plataforma Startup Autobahn selecciona 34 empresas para su programa

Startup Autobahn es una plataforma de innovación en transporte y logística fundada por Daimler, Plug & Play y la Universidad de Stuttgart, con grandes socios corporativos muy importantes para el Sector. Para participar en su tercer encuentro, que empezará el 25 de septiembre en Stuttgart, fueron preseleccionadas más de 500 startups, de las que finalmente han sido elegidas 34.

El enfoque de los proyectos conjuntos incluye, la conectividad entre el conductor y vehículo, la movilidad eléctrica, la logística de la cadena de suministro. Por supuesto el programa tam-

bién incluye varios temas relacionados en el campo de la tecnología del transporte (CASE), servicios de vehículos (fintech / insurtech), procesos empresariales (HR / Retail), futuro de producción y la industria 4.0.

A los empresarios del tercer programa se les ofrece el entorno de trabajo ideal. En el espacio del laboratorio tecnológico ARENA2036 de la Universidad de Stuttgart, las empresas de nueva creación pueden utilizar espacios de trabajo compartido y el acceso a hardware de alta tecnología por valor de millones de euros. También contarán con las condiciones de trabajo idea-

les para ayudar a ejecutar proyectos piloto exitosos y para implementar y probar sus tecnologías con uno o varios socios de la industria dentro de este programa de tres meses.

### Sobre la plataforma

Startup Autobahn es una plataforma de innovación para unir empresas tecnológicas jóvenes con la incomparable experiencia tecnológica de Silicon Valley y lo mejor de la ingeniería alemana. Está abierto a otros socios corporativos y al intercambio de ideas, tecnología y conexiones para ayudar a las empresas emergentes a prosperar más rápido.

## Arrancan los primeros grados universitarios de automoción en la autonomía de Cataluña

La Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) y la Universidad de Vic-Universidad Central de Cataluña (UVic-UCC), han iniciado los prime-

ros grados en Ingeniería de la Automoción de Cataluña, con la colaboración del Clúster de la Industria de Automoción de Cataluña (CIAC).

El grado aportará conocimientos específicos a los alumnos sobre un sector que representa el 7% del PIB catalán. El curso 2017/2018 de esta nueva titulación de Ingeniería de Automoción de Catalunya cuenta con más de 100 alumnos matriculados. El grado constituye un importante paso adelante en la oferta formativa en el ámbito de la automoción en Cataluña, un sector estratégico que emplea actualmente a 90.000 personas.

Este grado cubrirá tanto el desarrollo del producto como el estudio y el análisis del proceso de fabricación, además de conocimientos en gestión empresarial del sector. El CIAC, integrado por más de 170 empresas como Seat, Nissan o Gestamp, ha jugado un papel importante en la colaboración con ambas universidades.

La titulación se cursará en la Es-



cuela Politécnica Superior de Ingeniería de Manresa (EPSEM) y el cuarto curso se impartirá en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona (ETSEIB), también de la UPC. Además, los estudiantes disfrutarán de la iniciativa Formula Student, donde los alumnos podrán completar sus conocimientos en coches reales.

La UVic-UCC, por su parte, ha previsto un grado de inspiración

dual con un aspecto clave como es la innovación metodológica, basado en proyectos ABPs con el objetivo de garantizar conocimientos técnicos consolidados. "El hecho de ser un grado dual permite pisar y conocer las empresas, ya que se formarán durante 1.200 horas, cuatro veces más que las prácticas en una titulación normal", ha declarado el decano de la Facultad de Ciencias y Tecnología, Sergi Grau.

El evento, celebrado durante dos días en Santander, fue inaugurado por el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna

# Confebús finaliza su tercer Curso de Verano con propuestas para el futuro de la movilidad colectiva

El modelo de contratación pública y la expansión por Europa de un tipo de transporte colectivo que, por lo general, cuenta con la aprobación de todos

los sectores de la sociedad, fueron los grandes temas tratados en el tercer Curso de Verano de Confebús. Entre los apartados que todavía pue-

den mejorarse está el de la utilización de las nuevas tecnologías para llegar a un público joven, que tiende a comprar sus billetes por internet.

La tercera edición del Curso de Verano de Confebús, entre el 11 y 12 de septiembre, ha llenado el Palacio de la Magdalena de Santander, sede de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, no solo de empresarios del Sector, sino también de políticos y diversos representantes de la sociedad. Todos ellos aportaron su punto de vista y diferentes propuestas sobre el 'Futuro de la Movilidad Colectiva', título que daba nombre al evento.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, fue el encargado de inaugurar el Curso. En su intervención aprovechó para alabar la buena situación del Sector, asegurando que su Ministerio cumple un buen papel, ya que "cubre el 85% del territorio español, con 83 contratos explotados por 45 empresas". Del mismo modo, reconoció la labor de Confebús: "Sois reivindicativos, trabajadores y Rafael Barbadillo es todo un referente en el Sector".

Sin embargo, De la Serna también reconoció varios aspectos que se pueden mejorar desde el Estado, tanto en el campo de la gestión como en la normativa, de la que el Ministerio pretende aprobar una modificación para el segundo trimestre de 2018. Esta incluirá un nuevo régimen sancionador, la reducción de los tiempos administrativos para las empresas licitadoras y una regularización de contratos más detallada y transparente. Sobre la gestión, destacó la necesi-



dad de crear un modelo de Bus VAO "inteligente", que funcione de manera diferenciada en las horas valle y en las horas punta.

El ministro estuvo acompañado, durante la inauguración, de César Díaz Maza, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Santander, que subrayó el importante papel que juegan los políticos "para dar el primer paso en el transporte colectivo. Además, estuvieron presentes en la mesa Carlos Nombela Cano, rector de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo; y Rafael Barbadillo López, presidente de Confebús.

Las palabras del ministro coincidieron con varias de las demandas que, desde Confebús, vienen haciéndose en los últimos meses con el objetivo de dar un impulso sustancial al transporte de viajeros por carretera, un sector estratégico que garantiza la movilidad en todo el territorio español. Estas demandas se resumen en el establecimiento de un sistema de licitación que prime la calidad y seguridad y evite las bajas temerarias; y en la apuesta por la intermodalidad, la innovación, la competitividad y la sostenibilidad. Para atender dichas demandas, así como otras encamina-



das a potenciar los modos de transporte colectivo a través de una verdadera política integral de transporte que contemple a todos los modos de manera conjunta y equilibrada, Confebús abogó por la creación de una Secretaría de Estado de Movilidad.

La primera de las mesas de debate continuó con el tinte de propuestas políticas, ya que contó, bajo el título de 'Diferentes visiones política de la movilidad', con la intervención de representantes de los cuatro principales grupos parlamentarios. A pesar de que el propio ministro aseguró en su inter-

vencción que podía constatar cómo todos los diputados tenían visiones parecidas sobre la movilidad, se pudieron ver algunos puntos encontrados entre los asistentes a esta primera mesa. Así, Sergio Pascual, de Unidos Podemos, reprochó al PP haber potenciado el vehículo particular frente al colectivo y reclamó la necesidad de un mayor número de buses y una red circular "y dejar de primar la actual red radial". En el mismo sentido se expresó el socialista Juan Luis Gordo, quien puso especial atención en los focos más rurales. La diputada popular Ana Zurita, por su parte, puso

## Ecologistas y diversas asociaciones de consumidores apoyan el avance del Bus VAO en el Curso de Verano



Durante el Curso de Verano de Confebús tuvo lugar un encuentro entre representantes de usuarios, ecologistas y defensores del transporte colectivo. Esta mesa contó con una mesa para analizar el papel social del Sector bajo el título 'El autobús: un modo para la sociedad'. En un momento en el que los autobuses y autocares eléctricos son una de las novedades que están incorporando muchos operadores, el enfoque ecológico fue uno de los temas claves que se trató, representado por el miembro de Ecologistas en Acción - Cantabria Luis Cuenca.

Para Cuenca, hay grandes avances que se pueden hacer para fomentar el uso del transporte colectivo sin realizar grandes inversiones en infraestructuras: "Sino que se trata de reordenar las existentes". Pone de ejemplo, la posibilidad de incrementar el número de Bus VAO,

como ya han solicitado en muchas ocasiones los organizadores del Curso, convirtiendo los carriles convencionales en este tipo de vía por la que están prohibido circular los vehículos privados con un solo ocupante, "y que solo requeriría de la instalación de cámaras de control". "Existe la tecnología, falta voluntad para implantarlo", resume.

También apoyó el avance de estos carriles el presidente de la Asociación de la Promoción de Transporte Público, Ricardo Riola, que además aseguró que el autobús es el medio con más capacidad para el transporte urbano. Pero recriminó a las empresas presentes en la mesa que no hiciesen el esfuerzo suficiente para adaptarse al presente y parecer atractivas a la juventud. Aseguró que para captar a los usuarios más jóvenes "hay que estar en las redes", un lugar, como

recordó "donde las VTC se mueven genial".

Otro de los temas abordados fue el de los derechos de las personas con discapacidad. El gerente del Comité Español de este colectivo, Luis Javier Alonso, puso especial atención a las estaciones, dependientes del Gobierno del Estado. Si bien el Ministerio de Fomento señala en su página web que cuatro estaciones cumplen con los criterios de movilidad/accesibilidad, Alonso aseguró que solo una de ellas, la de Córdoba, los llevaba a la práctica.

Durante la clausura del curso, el presidente de confebús, Rafael Barbadillo, volvió a abordar este tema subrayando las sangrantes diferencias que hay entre los nuevos modelos de autocares "y unas estaciones en las que no se invierten desde los años sesenta".

el acento en la necesidad de una mayor competitividad entre empresas, puesto que, según ella, es esto lo que asegura el buen funcionamiento del transporte público. Por último, desde Ciudadanos se trasladó la idea de que el debate debía de estas en cómo se hacía esas contrataciones públicas.

### Contratación Pública

De hecho, uno de los debates que estuvo presente durante los dos días que duró el Curso de Verano fue el de cómo deben gestionarse a partir de ahora las concesiones públicas. Todos los asistentes se mostraron de acuerdo en que el futuro del transporte de viajeros, y máxime cuando estamos contemplando la gestión de un servicio público, no debe estar condicionado únicamente por el precio. Los servicios de transporte en autobús son ya de por sí muy económicos, por lo que en las licitaciones debe primar la sostenibilidad desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad.

"Se hace necesario poner fin a la dictadura del mejor postor y habrán de ser la seguridad y la calidad cuestiones fundamentales en las contrataciones de servicios de transporte de viajeros por carretera de todo tipo. Además, resulta necesario que el sistema de exclusión de bajas temerarias funcione correctamente mediante la inclusión en las licitaciones de los correspondientes anteproyectos técnico-económicos", según las conclusiones del Curso.

Entre los elementos claves para hacer más competitivo el autobús, se señaló como prioritario avanzar hacia una gestión de las infraestructuras de transporte que primen la facilidad de acceso del transporte de viajeros por carretera a las entradas en las principales ciudades españolas, mediante carriles dedicados o gestión inteligente de la infraestructura, como el carril recientemente anunciado por el ministro de Fomento en la A-2 de entrada y salida de Madrid. Asimismo, se insistió en la necesidad de acometer de forma urgente un Plan Renove de Estaciones.

Todos los asistentes coincidie-

ron en que las posibilidades que las tecnologías de la información y comunicación ofrecen para potenciar el uso del autobús en todas sus modalidades son inimaginables. Y a la vez, hubo asistentes que reconocieron el camino que les falta por hacer en este campo, en el que sectores competidores como los Vehículos Con Conductor se manejan con soltura. Aún con todo ello, seis de cada 10 españoles ya compran sus viajes en internet, siendo éste uno de los productos que mayor demanda tiene en la red. Por lo que el desarrollo de aplicaciones de información y venta, a través de cualquier dispositivo, así como la presencia en las redes sociales debe ser una prioridad para el Sector de cara a promocionarlo, fomentar su uso y mejorar su imagen. Qué duda cabe que la unión del Sector en una sola central de reservas sería una herramienta clave para potenciar el autobús, porque permitiría un fácil acceso a los servicios de transporte y la creación de nuevos productos como tarjetas de fidelización o un bono mensual joven para viajar por toda la red.

El uso generalizado de las TIC en el Sector traerá una mejora de la calidad del servicio de transporte, porque permitirá disponer de un sistema completo de información y reserva previo al viaje, la posibilidad de acceder a bordo de los vehículos a servicios avanzados de comunicaciones, información y ocio, la presencia del transporte público en redes sociales y nuevas formas de comunicación inter personal, la conectividad con otros servicios y otros modos de transporte público, así como la mejora de la información y la transparencia en las relaciones entre operadores y, a su vez, entre éstos y las Administraciones.

La sostenibilidad es un asunto crucial, por su impacto en el negocio en términos de eficiencia, así como en términos comerciales y de responsabilidad compartida como agentes económicos. Trabajar por el ahorro energético, la reducción de las emisiones o el uso de fuentes de energías limpias, tanto en las flotas como en las instalaciones es más necesario que nunca. Recordar que los clientes también están



preocupados por los comportamientos empresariales y juzgan estos elementos a la hora de tomar sus decisiones de con quién viajan.

El transporte de viajeros por carretera pese a ser seguro, cómodo, económico, sostenible y capilar, no goza de la imagen de modernidad que realmente tiene, ni para usuarios ni para la Administración. Por tanto, es necesario concentrar esfuerzos para trasladar una imagen renovada del autobús, positiva y atractiva para que los viajeros quieran utilizarlo.

### Vistas al futuro

Durante el Curso, se debatió también sobre las nuevas tendencias en el ámbito de la movilidad colectiva que se están impulsando en Europa, destacando la intermodalidad. Esta tendencia, hacia una mayor cooperación entre los distintos modos de transporte colectivo de pasajeros para desarrollar cadenas de movilidad ininterrumpidas o completas ofertas multimodales, y por la creación de redes y alianzas entre modos diferentes y entre empresas del mismo ámbito modal, que refuerzan su competitividad y las posicionan con mayor fuerza en el mercado.

Con vistas al futuro, hubo acuerdo generalizado sobre un importante crecimiento del mercado de trans-

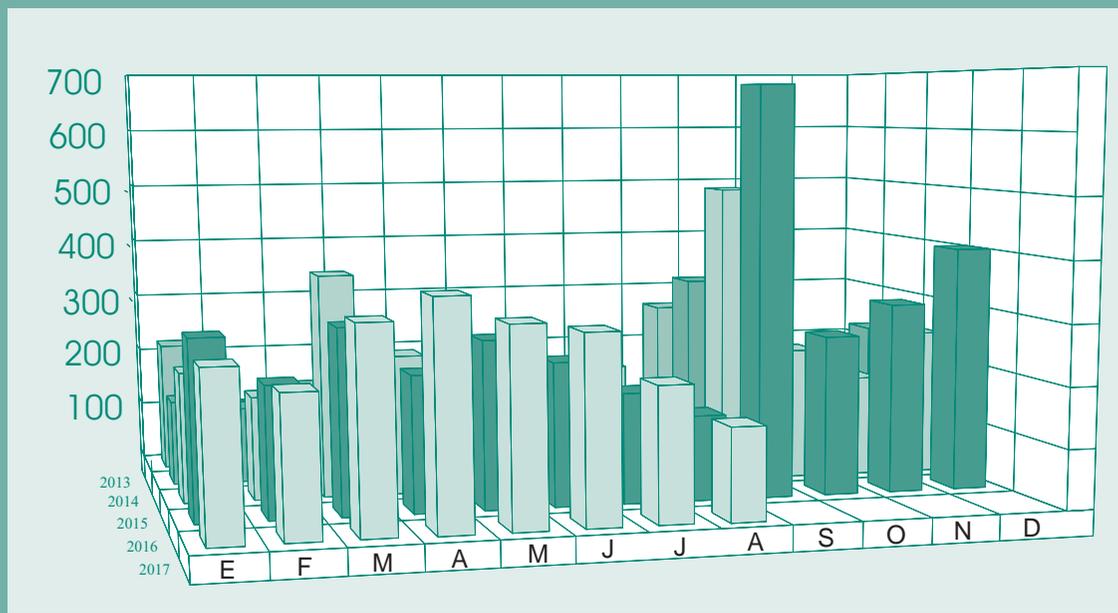
porte de viajeros por carretera en la Unión Europea en los próximos años. En este sentido, podemos hablar de un auge en el mercado del transporte en autocar en toda Europa, como ponen de manifiesto los recientes cambios normativos en países donde antes apenas existían oportunidades, ni opción alguna de competencia intermodal. Así lo acreditan hechos como que importantes empresas estatales ferroviarias dominantes se hayan aventurado a crear sus propias empresas de autobuses, que otras grandes multinacionales hayan expandido sus mercados y creado nuevas divisiones y marcas específicas o que haya entrado importante capital proveniente de fondos de inversiones para crear nuevas empresas o adquirir otras ya existentes.

En este escenario se resaltó que la experiencia que el mercado español ha dado a las empresas de autobuses que en él operan y los altos niveles de profesionalidad, calidad y seguridad que aquí se exigen, las coloca en una buena posición para aprovechar esta corriente favorable. Los servicios de transporte en autocar en España cuentan con una de las mejores valoraciones de los usuarios en la UE, la flota más moderna de autobuses y autocares de Europa, como así recogen los estudios de la Comisión Europea. Asimismo, el modelo es-

pañol del sistema del transporte por autocar, basado en contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones, ha permitido disponer de un sistema de movilidad sumamente capilarizado, 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. Se trata de un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea, por cuanto que ha servido de base para regular los servicios de transporte de viajeros por carretera y por ferrocarril en la UE.

Pero los mayores retos de este crecimiento y perspectivas de auge, los constituyen por un lado, los cambios regulatorios que se puedan realizar por la UE en la segunda parte del paquete carretera, que se está elaborando, y la actual calidad de muchos de los puntos de parada y de las estaciones de autobuses, que no se han adaptado a la rápida evolución del mercado de los servicios de transporte en autocar y cuya adaptación a las necesidades de los viajeros debe convertirse en una prioridad, resultando necesario que las ciudades pasen a considerarlas como un factor de tracción y que se diseñen verdaderos centros de intercambios multimodales con alto nivel de servicios.

### EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

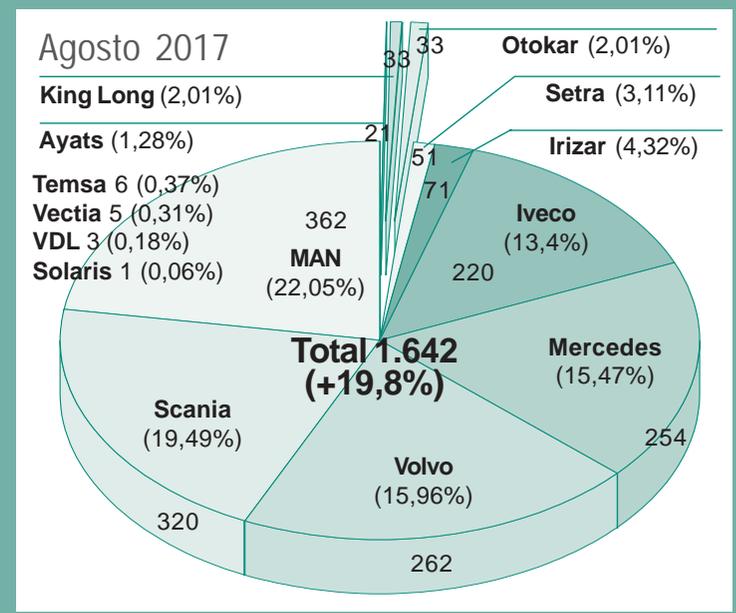


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Un mes más, al igual que ha sucedido durante todo el año excepto en enero, la cifra de matriculaciones totales del Sector ha superado la del año pasado, mes a mes, consolidándose también como la mejor del último lustro en casi todos los casos (en fue así tampoco en marzo). Esta excelente marcha indica, por un lado, que la crisis está quedando atrás de manera definitiva, y por otro, que la llegada de turistas y la promoción por el uso el transporte público parecen estar dando fruto. Esta tendencia podría romperse en septiembre, dado que el dato del año 2016 fue extraordinario, lo que lo hace muy complicado.

### MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

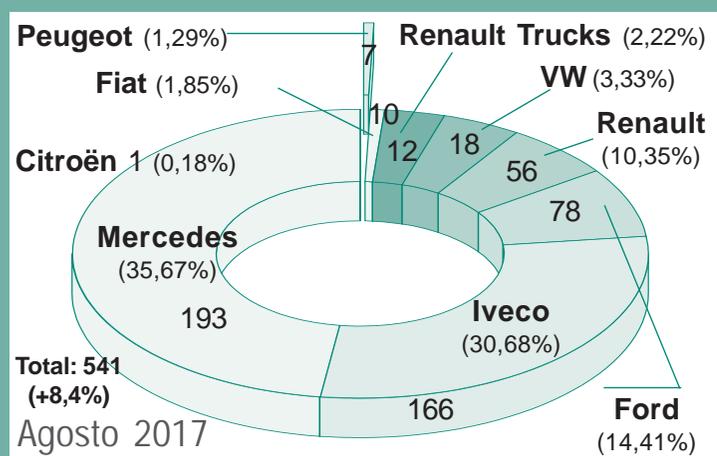
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Ya roza el 29% el crecimiento acumulado de los autobuses y autocares tras los ocho primeros meses del año, respecto al mismo periodo del ejercicio pasado, en una línea que no para de mirar hacia arriba. MAN pone tierra de por medio con sus perseguidores en cuanto a las marcas fabricantes.

**ANIAMCAM**

MAN	360
Scania	321
Mercedes	269
Volvo	260
Iveco	211
Irizar	72
Otros	150

### MATRICULACIONES MICROBUSES

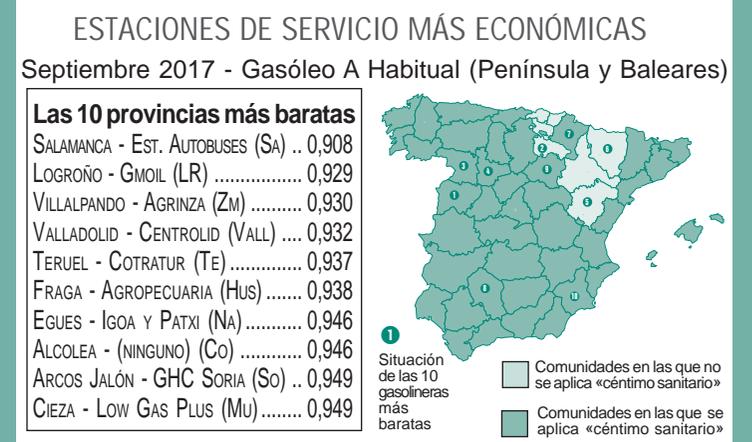


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El paso del verano y su continuación en septiembre no ha sido demasiado favorable para los intereses sectoriales, desde el punto de vista del precio del combustible. Por primera vez en muchos meses, no se registró ninguna provincia con el precio más barato por debajo de 0,9 euros/litro, y son muchas en las que ya no es posible repostar por debajo del euro en todo su territorio. En cuanto a la distribución geográfica, observamos algo más de dispersión que en los meses precedentes, con Castilla y León al copo de la tabla con cuatro provincias entre las 10 más económicas. El habitual dominio de la Cuenca del Ebro se ve trastocado, también, por la doble representación del Sur.

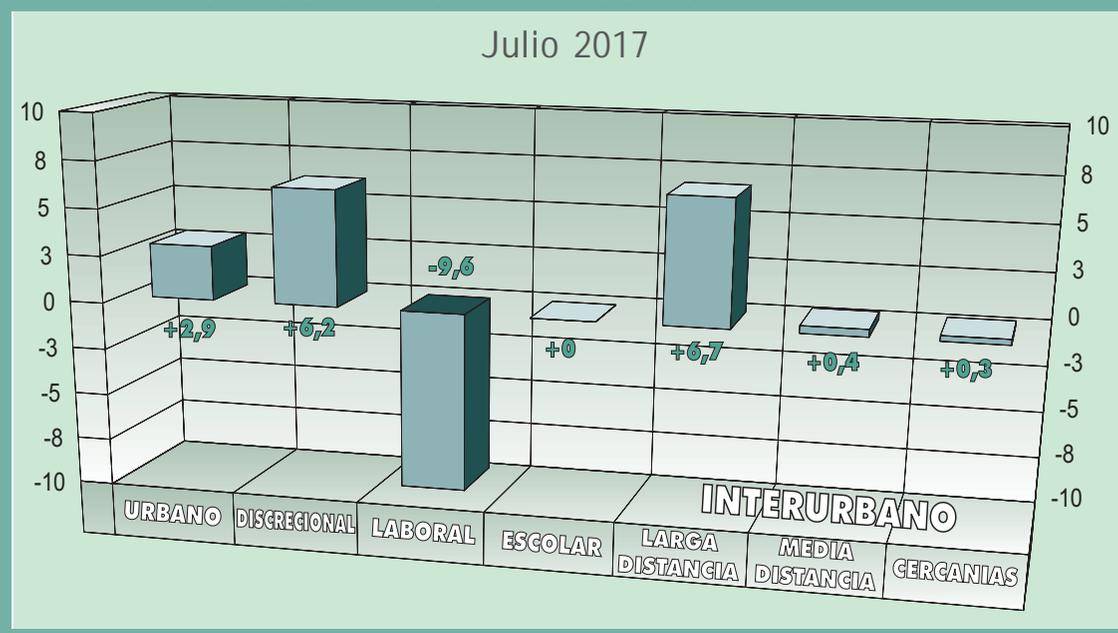
### COMPETITIVIDAD GASÓLEO



Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

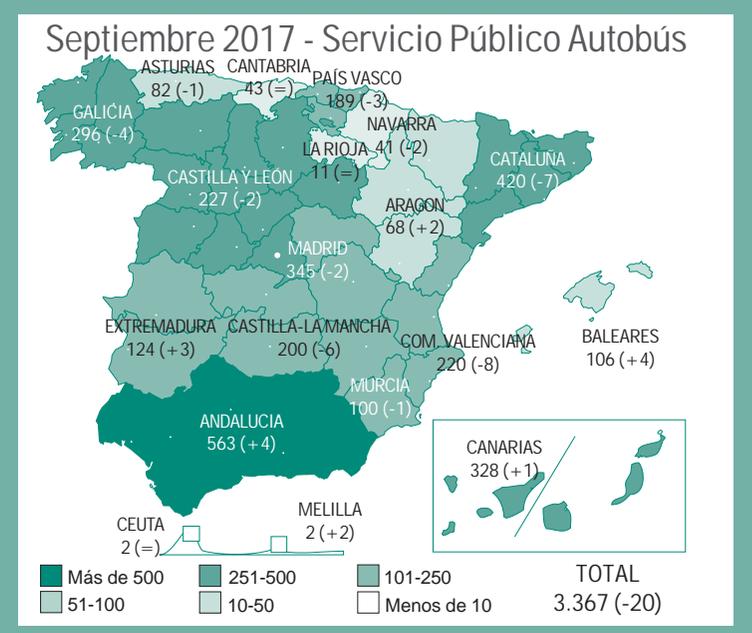


Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Más de 364,1 millones de pasajeros utilizaron el transporte público en julio, un 3,7% más que en el mismo mes del año 2016. El transporte urbano aumenta un 4,5% en tasa anual y el interurbano un 2,7%. En el primer caso, el número de viajeros en el transporte por autobús presenta las mayores subidas en la Región de Murcia (9,6%), Cataluña (6,1%) y Aragón (4,3%).

### EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

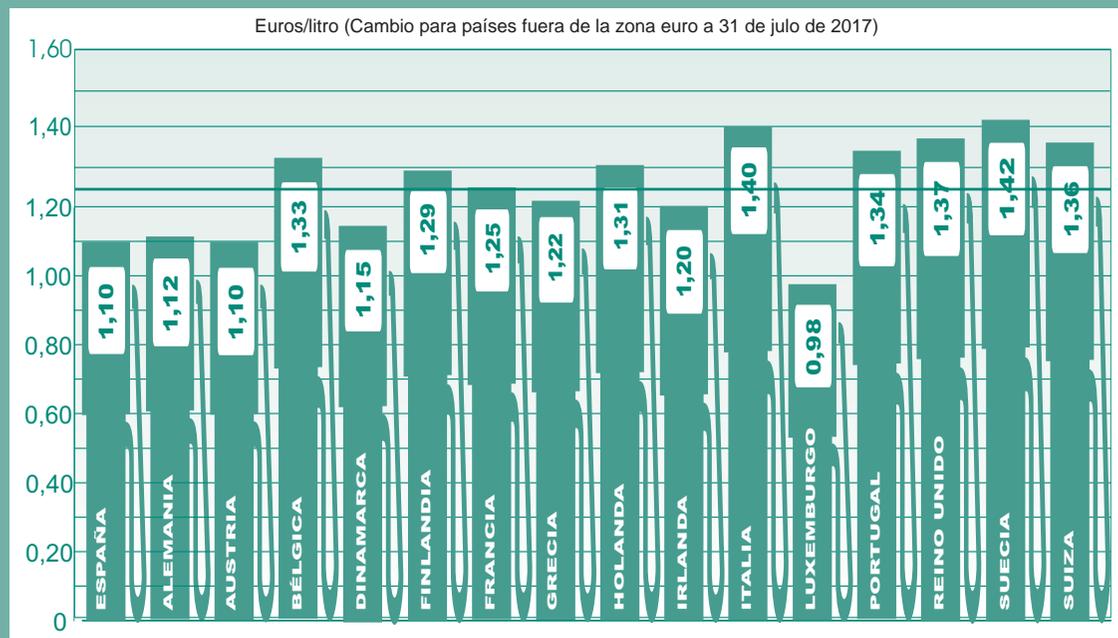


Fuente: Ministerio de Fomento (a 1 de septiembre)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Tras un pequeño receso en la tendencia a la baja del número de empresas antes del verano, los datos de Fomento indican que de nuevo mengua la dimensión empresarial sectorial, con 20 pérdidas más que sumar al centenar que vivimos antes de vacaciones.

## PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Hasta ocho céntimos.** Según los datos correspondientes a la 39ª semana del año, España elevó su media dos céntimos durante el verano, mientras Europa (1,246 euros/litro) lo hizo justo el doble, cuatro céntimos. Los países fuera del Euro se 'encarecen' hasta ocho céntimos. La tendencia al alza tiene visos de establecerse en el continente, máxime cuando el petróleo anuncia una cierta continuación de sus incrementos durante las próximas semanas, en las que la cota de los 60 dólares no es, ni mucho menos, utópica.

## CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 26.09.2017)

Divisas por €

Dólar USA	1,181
Libra Esterlina	0,877
Franco Suizo	1,147
Corona Danesa	7,440
Corona Noruega	9,275
Corona Sueca	9,54
Florinto Húngaro	311,237
Zloty Polaco	4,285
Corona Checa	26,068
Leu rumano	4,599
Rublo Ruso	68,022

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,846
1 Libra Esterlina	1,14
1 Franco Suizo	0,872
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,108
1 Corona Sueca	0,105
100 Florintos Húngaros	0,321
1 Zloty Polaco	0,233
100 Coronas Checas	3,836
1 Leu rumano	0,217
100 Rublos Rusos	1,469

## Bus stop



**Una Semana un poco más larga**

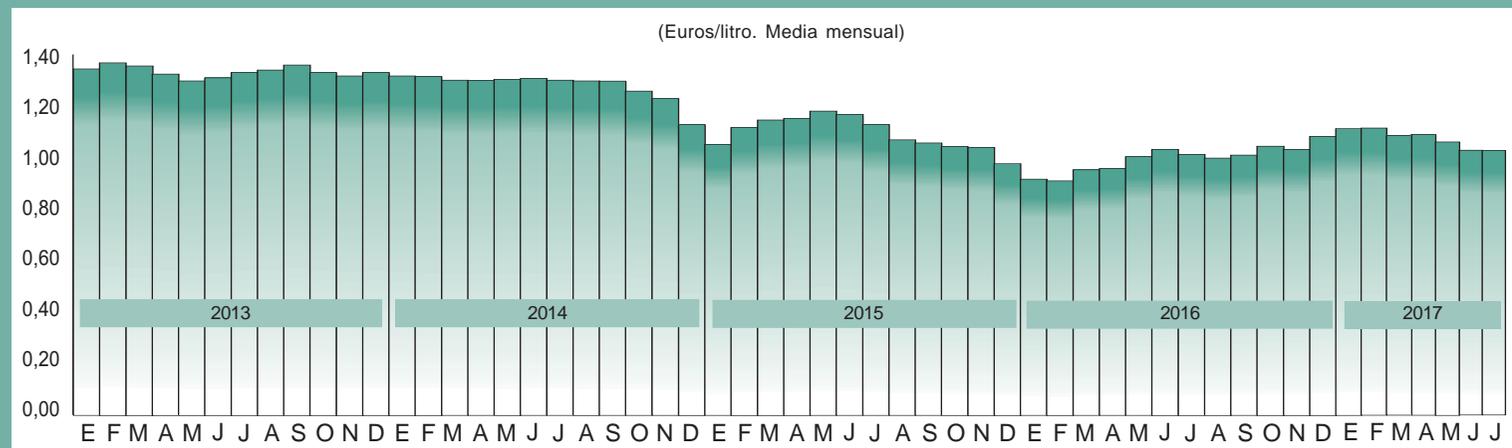
Daniel Gallego

**E**N OTRAS OCASIONES hemos defendido esta misma tesis, pero en vista de que la propuesta no ha tenido demasiado éxito, no está de más retomarla, a ver si en el futuro es factible.

Son muchas las ciudades e instituciones que, durante el pasado mes de septiembre han puesto el acento en la necesidad de promover el uso del transporte por carretera, a todos los niveles. Y es que la Semana de la Movilidad a nivel europeo, auspiciada por la Comisión Europea, ha implicado a más de 2.000 ciudades de gran cantidad de países. Sin duda, es una iniciativa de éxito, que año tras año repercute en la opinión pública y ayuda a concienciar a los ciudadanos de las ventajas que conlleva, tanto para ellos como para sus respectivas ciudades, el uso del transporte público.

Confibus aprovechó para recalcar el rol del autobús en el desarrollo de una movilidad sostenible, comparando su eficiencia con otros modos de transporte. Así, el autobús puede sustituir a entre 14 y 30 coches, contribuyendo diariamente a la descongestión y contaminación causada por el tráfico. Por eso, sería muy conveniente que este esfuerzo promocional colectivo se pudiera extender más allá de una Semana al año, o al menos, que esa semana fuera un poco más larga.

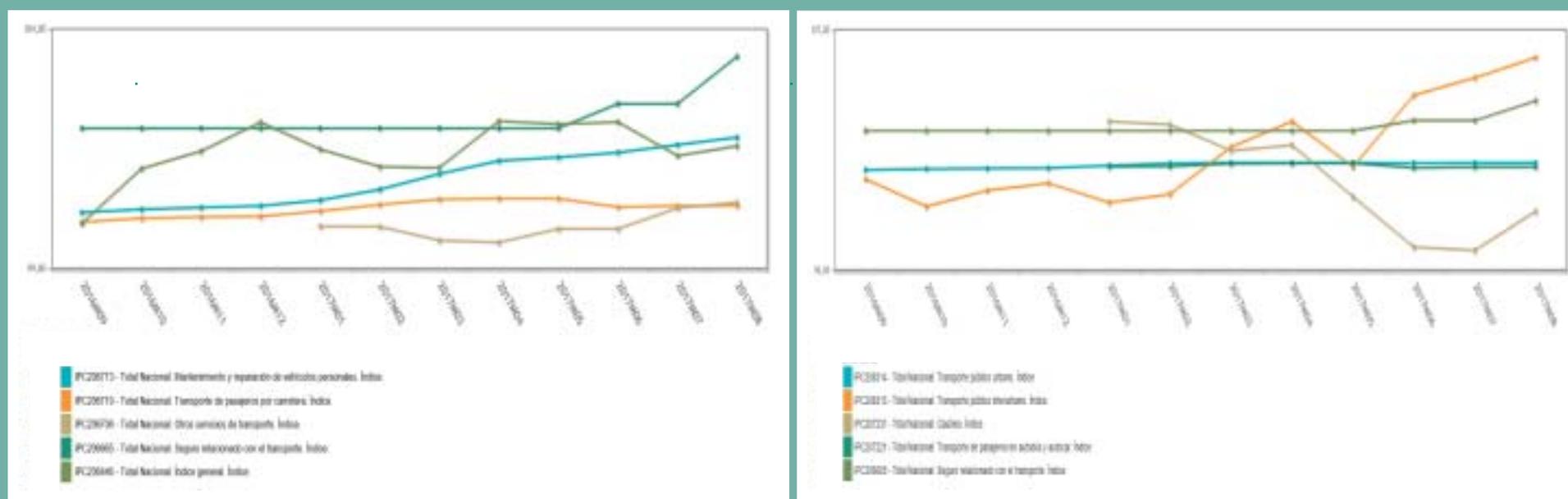
## PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

## INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Es probable que no recordemos una evolución tan al alza en los gráficos superiores desde mucho tiempo atrás, y es que un simple vistazo a las curvas indica que todas repuntan de manera notable, una vez conocidos los datos correspondientes al mes de agosto. Las más destacadas son los Seguros relacionados con el Transporte, el Gasóleo y el Transporte público interurbano, mientras que el general del Transporte de viajeros por carretera, el Transporte urbano y el Transporte de viajeros en autobús y autocar mantienen cierta estabilidad. En cualquier caso, un incremento continuado de los índices de precios podría suponer algunos cambios en el equilibrio económico del Sector.

## FABRICANTES DE VEHICULOS

## CHASIS

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

## CARROCEROS

ALVILA	☎ 96-1443629
C.ª Barcelona, 81 Museros VALENCIA	☎ 96-1443629
BEULAS	☎ 972-860100
Riera Xica, s/n Arbucies GIRONA	☎ 972-861286
CAMO IND. DE AUTOCARROS	☎ 35127134778
V. de Andorinho Gaia PORTUGAL	☎ 35127134951
CARBUS	☎ 948-242898
P.I. Mutilla Baja, Nave10 NAVARRA	☎ 948-290605
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460
C. Coruña, 59, 5 Santiago A CORUÑA	☎ 981-552461
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420
P.I. La Barreda, P15 Noreña ASTURIAS	☎ 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 Tarrales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774
INTEGRALIA	☎ 948-314049
P.I. Comarca2, c/F, 15 Ezkiroz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP.	☎ 943-809100
B.ª S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
C.ª Sant Hilari, km 3. Arbucies (GI)	☎ 972-861186
OMNIBUS VEHIC. INDUSTRIALES	☎ 93-8774010
Sallent, s/n. Manresa BARCELONA	☎ 93-8774024
SALVADOR CAETANO ESPAÑA	☎ 91-8956113
Ctra. Andalucía, K. 31,800 MADRID	☎ 91-8956504

SUNSUDEGUI	☎ 948-562011
P.I. Ibarrea s/n Alsasua NAVARRA	☎ 948-563202
UNVI	☎ 988-256900
P.I. San Ciprián de Viñas OURENSE	☎ 988-256904

## AUTOPORTANTES

CARROCERIAS AYATS	☎ 972-860029
Paratage Can Call, K.1 GIRONA	☎ 972-861114
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S.Fernando MADRID	☎ 91-6787128
SETRA	☎ 91-6787136
Mar Egeo, 2 Pol.Ind. S. Fdo. MADRID	☎ 91-6787137
TRADECO	☎ 976-210400
Residencial Paraiso, 6D ZARAGOZA	☎ 976-238937

## MICROBUSES

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

FORD ESPAÑA	☎ 91-3369100
P.ª Castellana, 135 MADRID	☎ 91-3369474
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragón, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S.Fernando MADRID	☎ 91-6787128
MINI	☎ 91-3252844
Travesía de Costa Brava, 6 MADRID	☎ 91-3877433
MITSUBISHI MOTORS	☎ 91-3877400
OPEL ESPAÑA DE AUTOMOVILES	☎ 91-4569200
P.ª de la Castellana, 91 MADRID	☎ 91-5560000
PEUGEOT ESPAÑA	☎ 91-3472000
Av. de los Toreros MADRID	☎ 91-3472243
RENAULT ESPAÑA COMERCIAL	☎ 91-7662200
Av. de Burgos, 89 MADRID	☎ 91-3028716
TOYOTA CANARIAS	☎ 928-447600
Diego Vega Sarmiento, 5 LAS PALMAS	☎ 928-447621
VOLKSWAGEN	☎ 93-4028167
c/ de la Selva, 2 BARCELONA	☎ 93-4025433

## INDUSTRIA AUXILIAR

## ACCESORIOS

BEYCO UNION	info.bcn@beyco.es
Ciudad de Asunción, 4	☎ 93-3600600
08030 BARCELONA	☎ 93-3600602
C2M	c2m@c2m.es
P. I. Sud C/La Plana 34-36	☎ 93-6731358
El Papiol 08754 BARCELONA	☎ 93-6731357
CABLES Y CONTROLES	ignacio@cablerycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
CARADAP	info@caradap.com
Nicaragua, 68	☎ 93-4191949
08029 BARCELONA	☎ 93-4904638
INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNIA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Álava VITORIA	☎ 945-214413

## AIRE ACONDICIONADO

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

## BATERÍAS

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

## BILLETAJE

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

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfes.es
Portocristo, 8. Esc. D.ª. 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
Portaleta, 40	☎ 941-233622
26006 LOGROÑO	☎ 941-240428
FAINSA	fainsa@fainsa.com
Horta, s/n 08107	☎ 93-5796970
Martorelles BARCELONA	☎ 93-5701838
TAPIZADOS BELBUS	☎ 96-1220376
c/25. parc. 64. Pl. Catarroja VALENCIA	

## CAJAS DE CAMBIOS

CABLES Y CONTROLES	ignacio@cablerycontroles.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. Fuentemar, 11. Coslada	☎ 91-4852710
28820 MADRID	☎ 91-6696015

## CALEFACCIÓN

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

## CLARABOYAS

INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNIA	☎ 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 BARNIA	☎ 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
C.ª Rejas, 1 Nave10 Coslada MADRID	☎ 91-6723396

## FRENOS

CABLES Y CONTROLES	ignacio@cablerycontroles.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. Adria 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
C.ª Rejas, 1 Nave10 Coslada MADRID	☎ 91-6723396

## LUBRICANTES

AGIP ESPAÑA	☎ 91-5962100
Capitán Haya, 48 MADRID	☎ 91-5962119
BRUGAROLAS DISTRIB.	mailbox@brugarolas.com
C.ª 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
Orreaga, 34-4ª MADRID	☎ 91-5561319

SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100
Rio Bullaque, 2 MADRID	☎ 91-5327921

TEXACO PETROLIFERA	☎ 91-3874400
P.ª Castellana, 216 MADRID	☎ 91-3874437

## LUNAS

CARGLASS	☎ 91-6424541
Sierra de Gredos, 1. FUENLABRADA	☎ 91-6421998

BUSRAIL	☎ 976-274404
EI Aragón-M.ª Luna, 11, 19 ZARAGOZA	☎ 976-278407

## NEUMÁTICOS

CONTINENTAL INDUSTRIAS CAUCHO	☎ 91-6561115
P.ª Emp. San Fdo. Edif. E, 2 MADRID	☎ 91-6564836

NEUMATICOS MICHELIN	☎ 91-4105000
Avda. Los Encuartes, 19. Tres Cantos	☎ 91-4105010

## NEVERAS

FRIGODAC	☎ 93-6820699
C.ª Can Sunyer Nave 2 BARCELONA	☎ 93-6822832

## PINTURA Y DECORACIÓN

AUTOBRILLANTE	☎ 91-8862010
Roa, 16 Loeches MADRID	☎ 91-8862014

## PLATAFORMAS

HIDRAL GOBEL	info@hidralgobel.com
Primavera, 47 Torrejón de Ardoz	☎ 91-6770095
28850 MADRID	☎ 91-6771250

## PROPULSORES

CABLES Y CONTROLES	ignacio@cablerycontroles.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	gljon@cafseguros.com
Cura Sama, 2	☎ 985-354447
33202 GIJÓN ASTURIAS	☎ 609-693602

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

## SERVICIOS

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

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

TRANSAVAL	☎ 91-5715235
Pensamiento, 27. Esc. Izda. MADRID	☎ 9

## BYD gana un premio por almacenamiento de energía

Beech Ridge Energy Storage Device en Virginia Occidental, un proyecto completamente habilitado por la nueva compañía de tecnología energética BYD's Energy Storage Solutions (ESS), ha ganado el premio "2017 Tech Driver" del Instituto Alemán CleanTech (DCTI). Ubicado en un parque eólico de 100.5MW en Virginia Occidental, el Beech Ridge Device utiliza 18 módulos centralizados BYD Storage de 1.8MW para proporcionar servicio auxiliar para la central eléctrica.

BYD encabezó más de 300 nuevos proyectos de energía, lo que requiere un riguroso proceso de revisión en el impacto ambiental y la innovación técnica. "En casi 10 años, BYD ha adquirido una abundante experiencia en el desarrollo y la entrega de soluciones innovadoras de almacenamiento de energía. El Beech

Ridge Device es uno de los proyectos de los que estamos orgullosos", ha dicho el vicepresidente de la compañía para América, Micheal Austin.

Este es el último premio de prestigio que BYD ESS ha ganado por un proyecto de almacenamiento de energía. A principios de este año, una solución de almacenamiento de energía proporcionada por BYD para el Proyecto Nacional de Demostración de Almacenamiento Solar de Viento en Zhangjiakou, provincia de Hebei, recibió el premio "First Mover" de DCTI. Anteriormente, la instalación de almacenamiento de baterías Grand Ridge de Illinois de 31.5MW / 12.06MWh recibió el "Premio de Innovación 2015 por Almacenamiento Centralizado", y fue galardonada con el "Mejor Proyecto Renovable del Año" por Power Engineering y Renewable Energy World Magazine.



## Continental y Kordsa buscan lograr la creación de un nuevo sistema de adhesión sostenible

La división de neumáticos de Continental y Kordsa trabajan conjuntamente en un nuevo sistema de adhesión sostenible capaz de unir materiales textiles de refuerzo a compuestos de caucho. El objetivo es lograr la sustitución del resorcinol y el formaldehído por sustancias químicas más ecológicas. Se conocerán más detalles en Tire Expo 2018, que tendrá lugar en el mes de febrero en Hannover. Continental y Kordsa piensan introducir un concepto de licencia gratuita para este nuevo sistema de adhesión. Esta tecnología ecológica en combinación con el concepto de licencia gratuita hacen del proyecto un modelo pionero para mejorar la seguridad, la salud y el medio ambiente.

El director de I+D de neumáticos en Continental, Boris Mergell, recalca que las estrategias de

su compañía van a favor de la sociedad en general "por lo tanto, nos encontramos en constante proceso de búsqueda de nuevas ideas para lograr un proceso de fabricación de neumáticos lo más ecológico posible". "Los resultados obtenidos hasta la fecha gracias a esta colaboración son muy prometedores y no sólo en laboratorio, también en los neumáticos de prueba", recalca el directivo

"Tenemos previsto introducir progresivamente esta tecnología en la producción de todos los segmentos de neumáticos, lo que significa un paso más hacia la sostenibilidad. Muchos proveedores trabajan en soluciones propias, pero la complejidad del proceso de aprobación para un elevado número de tecnologías podría resultar excesiva", agrega Mergell.



## VDL consigue llevar a cabo el desarrollo de un nuevo autobús cero emisiones

La compañía VDL está creando el MidCity Electric, un nuevo modelo de autobuses eléctricos de emisiones cero. En esta ocasión, la gama está enfocada a la utilización para el transporte de pasajeros a pequeña escala.

El desarrollo de la VDL MidCity Electric es otro paso importante en la expansión de la gama de buses eléctricos de VDL Bus & Coach. El VDL MidCity Electric satisface la necesidad de transporte de pasajeros en pequeña escala, "un segmento que ya puede beneficiarse de los autobuses limpios, silenciosos y eficientes", destaca la compañía.

Con el fin de poder ofrecer soluciones personalizadas para cualquier situación que satisfaga los deseos y requerimientos del operador de transporte durante la transición a transporte público de emisiones cero, VDL Bus & Coach está desarrollando actualmente el MidCity Electric. Este microbús completamente eléctrico con una longitud de ocho metros no sólo es ideal para hacer los centros de la ciudad libre de emisiones, sino también para el transporte en las zonas escasamente pobladas. El autobús tiene un piso rebajado que proporciona fácil acceso para pasajeros regulares y usuarios de



sillas de ruedas. Además, la extensión de la base de la rueda permite una gran flexibilidad en el tipo y número de asientos. El MidCity Electric cuenta con una batería de 87 kWh con un radio de acción de hasta 220 km. VDL Bus & Coach llevará a cabo la presentación este nuevo modelo eléctrico en el año 2018.

**Millones de kilómetros limpios**  
La compañía destaca que cuenta

con 92 Citeas eléctricas en funcionamiento diario, que cubren más de tres millones de kilómetros de manera limpia. Para producir soluciones en asociación con el transportista durante la transición de diesel a eléctrico, VDL asume cada vez más el papel de socio de transición, lo que significa que VDL no sólo entrega los autobuses, sino que asume la responsabilidad de todo el sistema.

Estas gasineras estarán en Barcelona, Burgos, Madrid o Salamanca

## Gas Natural, con aprobación UE para crear gasolineras de nuevo combustible

En los últimos meses, varias empresas han anunciado apoyo a proyectos propios o de empresas más pequeñas. En este sentido, la Unión Europea aprobó financiar con 10 millones de euros el proyecto Eco-Gate que dirige y coordina Gas Natural Fenosa, como líder de un consorcio integrado por operadores de gas natural, proveedores de tecnologías y servicios, usuarios finales y expertos en conocimientos de mercado y promoción de España, Portugal, Francia y Alemania. El proyecto implicará la construcción de más de 20 'gasineras' en los corredores Atlántico y Mediterráneo de la red de carreteras de España, Francia, Alemania y Portugal.

España recibirá financiación para desarrollar gasineras en Barcelona, Burgos, Madrid, Murcia, Salamanca, Irún, Tordesillas, La Junquera, Córdoba y Cartagena, entre otras ciudades. El proyecto europeo Eco-Gate es uno de los más ambiciosos en el mercado vehicular de gas natural convencional y renovable con despliegue de infraestructura a lo largo del Corredor Atlántico y el Corredor Medi-



terráneo a través de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras.

Se hará posible el despliegue rápido y masivo de este combustible alternativo gracias a una reducción significativa del coste unitario y a una mejor comprensión y mayor conocimiento de las necesidades de los clientes.

La financiación de la Unión Europea responde a que el proyecto contribuye enormemente al cumplimiento de la Directiva Europea 94/2014 y al desarrollo del mercado de gas natural para movilidad como combustible alternativo.

### Caso de Galp

Galp apoya este tipo de iniciativas para favorecer el uso de vehículos de energías alternativas,

demostrando su compromiso en el desarrollo de carburantes alternativos como el GLPAutogas, reconocido por su carácter eficiente y sostenible con el medio ambiente. Sergio Hernández Domínguez, responsable del Área GLP de Galp, señala que: "El GLPAutogas se ha convertido en el carburante alternativo más utilizado en nuestro país. Se trata de un carburante alternativo limpio, eficiente y económico, con innumerables ventajas para el medio ambiente y los consumidores. Además, todo apunta a que la demanda de este carburante aumentará en los próximos años, diversificando así las opciones de carburantes que se ofrecen en nuestro país".

**LEGISLACION COMUNITARIA****Libro Blanco 2011**

► **RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO, DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible (2015/2005(INI)).**  
En el *DOUE*, a 22 de septiembre de 2017.

El Parlamento Europeo,

— Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»,

— Vista la audiencia pública titulada «El Libro Blanco sobre el transporte: Hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible», organizada por su Comisión de Transportes y Turismo el 17 de marzo de 2015,

— Visto el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 22 de abril de 2015, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: Progresos y desafíos»,

— Vista su Resolución, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible,

— Vista su Resolución, de 6 de julio de 2010, sobre un futuro sostenible para los transportes,

— Vista su Resolución, de 12 de julio de 2007, sobre una Europa en movimiento: Movilidad sostenible para nuestro continente,

— Vista su Resolución, de 12 de febrero de 2003, sobre el Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»,

— Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»,

— Vista la próxima Conferencia de París sobre el clima (COP21), que se celebrará en diciembre de 2017,

— Vistos el paquete sobre la Unión de la Energía y la Comunicación correspondiente titulada «Estrategia Marco para una Unión de la Energía resiliente con una política climática prospectiva»,

— Vistas las conclusiones del Consejo Europeo, de 23 y 24 de octubre de 2014, sobre el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030;

— Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una Estrategia para el Mercado Único Digital de Europa»,

— Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos»,

— Vista su Resolución, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial en Europa 2011-2020,

— Visto el artículo 52 de su Reglamento,

— Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A8-0246/2015),

A.- Considerando que el Libro Blanco sobre el transporte estableció un programa ambicioso con miras a la transformación del sistema europeo de transportes y la creación de un auténtico espacio único europeo de transporte;

B.- Considerando que el sector de los transportes es uno de los motores de la economía de la UE, que emplea a unos 10 millones de personas y representa alrededor del 5% del PIB, y que debe mantener su liderazgo a la hora de seguir propiciando el crecimiento económico y la creación de empleo, así como de promover la competitividad, el desarrollo sostenible y la cohesión territorial;

C.- Considerando que el transporte es un sector en el que Europa ejerce un liderazgo a escala mundial, tanto en las operaciones de fabricación como de transportes, y que es fundamental que el transporte europeo siga siendo objeto de desarrollo e inversiones a fin de mantener su posición competitiva en todos los modos de transporte, en el contexto de una economía global cada vez más caracterizada por la aparición de nuevos e importantes operadores y nuevos modelos de negocio;

D.- Considerando que las premisas de nuestra sociedad están cambiando como resultado de la digitalización, la urbanización, la globalización y el cambio demográfico, y que se requiere un cambio de los paradigmas actuales en la política de transportes que pueda dar respuesta a los desafíos del futuro;

E.- Considerando que el transporte es fundamental para la libre circulación de las personas, los bienes y los servicios en los que se basa el mercado único, y que la libre circulación es, al mismo tiempo, un potente vector de integración de la Unión y un factor clave para el rendimiento de la industria y el comercio europeos;

F.- Considerando que los transportes siguen siendo casi enteramente dependientes de los combustibles fósiles; que constituyen el único sector en el que las emisiones de gases de efecto invernadero han aumentado en los últimos 25 años, y que, de no haber sido por la reciente recesión económica, el aumento de las emisiones podría haber sido aún mayor;

G.- Considerando que existe una imperiosa necesidad de mejorar la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema de transportes y de reducir de forma eficiente su dependencia del petróleo y las energías fósiles, sin sacrificar por ello su competitividad ni restringir la movilidad, en consonancia con los objetivos establecidos en el Libro Blanco;

H.- Considerando que los biocombustibles avanzados —en particular aquellos obtenidos a partir de la transformación de desechos y residuos aplicando la jerarquía de gestión de residuos (6)— tienen un potencial sin explotar para reducir la dependencia del petróleo del sistema de transportes europeo y restringir las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el Sector de los transportes;

I.- Considerando que es necesario asegurar el éxito de la ampliación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en el marco temporal acordado, interconectar eficazmente las redes de transporte de todas las regiones de la UE, conectando las regiones geográficamente periféricas al centro de la Unión, y suprimir las diferencias en los niveles de desarrollo de las infraestructuras y su mantenimiento, en particular entre las regiones orientales y occidentales de la Unión;

J.- Considerando que las inversiones en infraestructuras de transporte tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, en la creación de empleo y en el desarrollo de los flujos comerciales, y que, por consiguiente, es necesario suprimir los obstáculos que impiden las inversiones privadas en las infraestructuras de transporte;

K.- Considerando que las infraestructuras de transporte suelen requerir financiación a largo plazo y que el nivel de inversión ha caído recientemente debido a la falta de confianza entre los legisladores, los promotores y el sector financiero;

L.- Considerando que durante muchos años se ha producido una grave subinversión en las infraestructuras de transporte público en toda la UE, y que la mejora de las infraestructuras destinadas a los peatones, las per-

sonas de más edad y los pasajeros con movilidad reducida forma parte de los objetivos de la Unión y requiere una mayor financiación;

M.- Considerando que unos de los objetivos principales del Libro Blanco se propone situar a las personas y sus derechos como pasajeros en el corazón de la política de transportes;

N.- Considerando que la innovación y los sistemas de transporte inteligentes deberían desempeñar un papel importante en el desarrollo de un sistema de transportes europeo moderno, eficiente, sostenible e interoperable;

O.- Considerando que las redes multimodales y la integración de los diferentes servicios y modos de transporte pueden redundar en una mejora de las conexiones y de la eficiencia en el transporte de pasajeros y mercancías, contribuyendo así a reducir las emisiones de carbono y otras emisiones perjudiciales;

P.- Considerando que la creación de un auténtico espacio único europeo de transporte solo será posible si los Estados miembros aplican efectivamente la legislación de la UE y si se simplifica, en su caso, el marco normativo vigente para garantizar la claridad jurídica y la mejora de la aplicación;

Q.- Considerando que es necesario suprimir todos los obstáculos residuales, incompatibilidades técnicas y procedimientos administrativos onerosos que entorpecen la plena realización de un sistema de transportes totalmente integrado, así como oponerse a todas las eventuales nuevas medidas de los Estados miembros que creen obstáculos a la libre circulación de las mercancías y los servicios;

R.- Considerando que una mayor apertura del mercado debe ir acompañada de la creación de empleos de calidad y unas condiciones de trabajo dignas, un alto nivel de los servicios y una competencia leal en todos los Estados miembros;

S.- Considerando que el último informe de la Comisión Europea sobre seguridad vial en la Unión Europea (7) revela que el número de fallecidos en accidentes de carretera descendió un 1% en 2014, lo que constituye un porcentaje muy inferior a la caída del 8% registrada en 2012 y de nuevo en 2013;

**Aplicación y revisión intermedia del Libro Blanco**

1.- Acoge con satisfacción el propósito de la Comisión de llevar a cabo una revisión intermedia del Libro Blanco con el fin de evaluar los progresos realizados y proponer nuevas acciones para alcanzar sus objetivos; considera que, si bien es muy pronto para evaluar plenamente el impacto de una serie de medidas políticas adoptadas a raíz de la aprobación del Libro Blanco, resulta necesario realizar un ejercicio de evaluación para obtener una perspectiva global de la situación en lo que se refiere a la aplicación de las 40 iniciativas y 131 puntos de acción enumerados en su anexo;

2.- Reitera su apoyo a las metas enunciadas en el Libro Blanco y a los «diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI»; destaca que la revisión intermedia debería mantener, como mínimo, el nivel de ambición de los objetivos establecidos en 2011 y proponer medidas e iniciativas concretas, realistas y fundamentadas en pruebas con el fin de reforzar, acelerar y agilizar los esfuerzos en este sentido; pide a la Comisión que evalúe

en qué medida la lista de acciones enumeradas en el Libro Blanco es suficiente para alcanzar sus objetivos generales y proponga medidas legislativas adicionales;

3.- Pide a la Comisión que actualice los objetivos sobre emisiones del Libro Blanco en consonancia con la Resolución del Parlamento, de 5 de febrero de 2014, sobre un marco para las políticas del clima y la energía (8) en 2030, así como con las conclusiones del Consejo Europeo, de 23 y 24 de octubre de 2014, sobre el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, y que proponga un paquete de medidas dirigidas a reducir las emisiones procedentes del transporte con el fin de ayudar a los Estados miembros a alcanzar el objetivo global vinculante de la UE, consistente en una reducción nacional del 40% como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con los niveles correspondientes a 1990 (con reducciones en los sectores incluidos y no incluidos en el RCDE del 43% y del 30%, respectivamente, para 2030 en comparación con los niveles correspondientes a 2005);

4.- Destaca que el objetivo de reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte hasta 2030 debería fijarse a un nivel que permita alcanzar el objetivo a largo plazo del Libro Blanco de reducir en un 60% como mínimo las emisiones de GEI procedentes del transporte para 2050; pide a la Comisión que proponga, en este mismo contexto, una estrategia global para reducir la emisiones de carbono del transporte;

**Principios generales: transferencia entre modos de transporte y comodalidad**

5.- Destaca que una política de movilidad sostenible europea debe apoyarse en una amplia gama de instrumentos políticos que le permitan reorientarse hacia los modos de transporte menos contaminantes y con un mayor rendimiento energético, en una relación de eficiencia con respecto a los costes; señala que el reequilibrio entre los diferentes modos de transporte no constituye un fin en sí mismo, sino que es necesario para desvincular la movilidad de los efectos adversos del actual sistema de transportes, como la congestión, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y el cambio climático; constata que la política de transferencia entre los diferentes modos de transporte no ha tenido resultados satisfactorios hasta ahora; destaca, por tanto, la necesidad de optimizar todos los modos de transporte haciendo que sean más respetuosos con el medio ambiente, más seguros y más eficientes en el plano energético;

6.- Considera que el desarrollo del transporte de pasajeros y mercancías depende en gran medida del uso efectivo de los diferentes modos de transporte, por lo que conviene que la política de transportes europea se base en una comodalidad eficiente que dé prioridad en la medida de lo posible al uso de los modos de transporte más sostenibles y eficientes en el plano energético; estima que este planteamiento conducirá a un reequilibrio óptimo entre los diferentes modos de transporte, garantizará la interoperabilidad interna y entre los diferentes modos de transporte, fomentará las cadenas logísticas y de transporte más sostenibles y mejorará la fluidez entre los modos y los nodos de conexión;

► **Sigue en el próximo número**

**Simposio****Reducción de los accidentes**

Título: 'Better Road Safety Data for Better Safety Outcomes'

Cuando: 10-12 octubre de 2017

Donde: Marrakech (Marruecos)

Organiza: Int. Transport Forum

En 2016, las Naciones Unidas y sus estados miembros se comprometieron a un esfuerzo sin precedentes para promover la seguridad vial. Un ambicioso objetivo mundial de reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidente de tráfico para 2020 se incluyó en el marco de las Naciones Unidas para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG).

**Feria****Dos largos años de espera**

Título: Busworld Europe, la gran feria del transporte en Europa

Cuando: 20-25 octubre de 2017

Donde: Kortrijk (Bélgica)

Organiza: Inter ADS Ltd.

Queda poco más de unas semanas para que Busworld vuelva a abrir sus puertas en Kortrijk. Será la última vez que el evento más relevante del Continente se celebre en dicha ciudad, pues sus organizadores ya han confirmado su traslado a Bruselas para dentro de dos años. Allí estará NEXOBÚS para contar todas las novedades del Sector.

**Jornada****Cómo decidir el combustible**

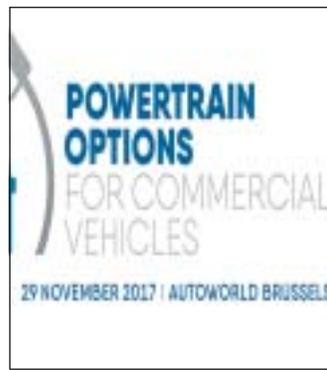
Título: 'Powertrain options for commercial vehicles'

Cuando: 29 de noviembre de 2017

Donde: Autoworld Bruselas

Organiza: Acea

Hoy en día, camiones, furgonetas y autobuses cumplen la mayoría de nuestras necesidades de transporte. Pero, ¿cómo se deben alimentar estos vehículos ahora y en el futuro? ¿Hay una sola tecnología que destaca? ¿Cuáles son los criterios esenciales para los operadores de transporte cuando toman sus decisiones de compra de vehículos?

**Foro****Aprender nuevos conocimientos**

Título: 'European Transport Conference 2017'

Cuando: 4-6 octubre de 2017

Donde: Casa Convalescencia (Barcelona, España)

Única en Europa, la Conferencia Europea de Transporte (ETC) proporciona un foro para la reunión de investigadores, políticos y operadores de transporte. La Asociación para el Transporte Europeo se ha comprometido a proporcionar un lugar de encuentro para todos, desde los nuevos entrantes a la profesión hasta los altos cargos establecidos.

**Congreso****El poder de la automatización**

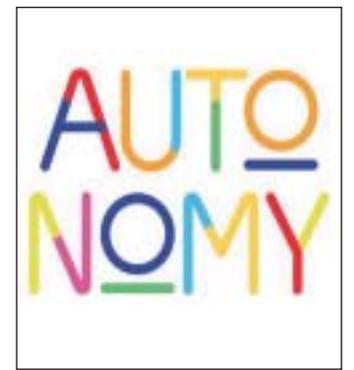
Título: 'Autonomy & The Urban Mobility Summit'

Cuando: 19-21 octubre de 2017

Donde: París (Francia)

Organiza: Autonomy

El evento se celebrará en París durante tres días, del 19 al 21 de octubre. Basándose en el éxito del año pasado, Autonomy está ganando una reputación como el evento anual multisectorial en el que políticos, innovadores y delegados de la ciudad se reúnen para cambiar la forma en que nos movemos en las ciudades.



# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

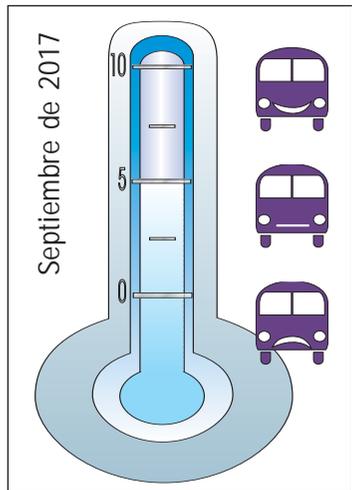
## Nexopublic

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

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

## De Profesional a Profesional

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



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### El Bus-VAO es muy necesario

Parece que la cultura de los carriles Bus-VAO se va extendiendo poco a poco en nuestro país. No está claro si es una apuesta decidida por parte de las Administraciones o la necesidad de rendirse a la evidencia de sus beneficios sobre el tráfico en las grandes ciudades. Pero el caso es que proliferan, como hemos visto en Madrid y Sevilla recientemente, y se van a apoyar decididamente por parte del Sector, como quedó de manifiesto en el Curso de Verano de Confebús.



## PREVISIONES

**COYUNTURA** / Las matriculaciones y el flujo de viajeros mantienen su buena senda

## Vuelve la calma tras la alarma generada por el petróleo

No es que sea para estar muy satisfechos, porque parece estabilizarse en el entorno de los 55 dólares, pero tras rozar los 60 por barril, que el petróleo haya concedido

una ligera tregua al transporte es casi motivo de celebración. Sobre todo, porque las previsiones anuncian nuevos incrementos. El resto del Sector, sin novedades.

### INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

#### PRECIO DEL GASÓLEO

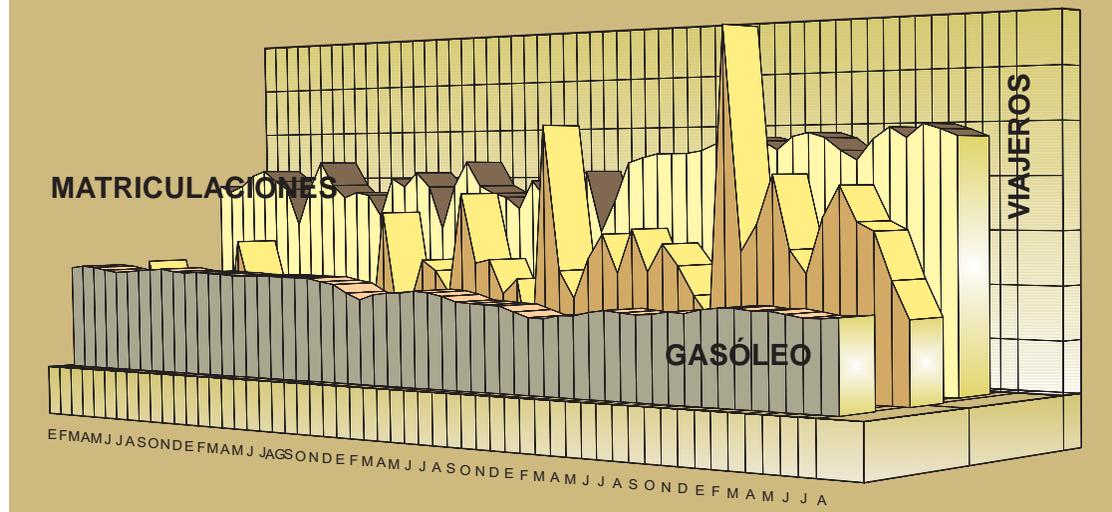
El petróleo rozó la cota de los 59 dólares durante el mes, pero terminó volviendo a la senda de los 55.

#### FLUJO DE VIAJEROS

Como viene siendo habitual, el verano supuso cierto retroceso cuantitativo, aunque el año va bien.

#### MATRICULACIONES

De nuevo las matriculaciones están con la misma pujanza que en el acumulado anual, aunque a menor nivel.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Nueva consejera en Madrid



Rosalía Gonzalo

La hasta ahora secretaria primera de la Mesa de la Asamblea de Madrid, Rosalía Gonzalo, ocupará la cartera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras del Gobierno madrileño, en sustitución de Pedro Rollán, que pasa a Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio.

### ▼ Descenso

#### Necesaria unificación



Iñigo de la Serna

Fenadismar ha denunciado el caos que se está produciendo en la tramitación electrónica de sanciones de transporte desde que las últimas normas han entrado en vigor, dada la diversidad de Administraciones competentes. Por eso exige a Fomento que se unifique el proceso por la vía del ROTT.

### En Ruta



#### El futuro de la industria del automóvil (I)

Maros Sefcovic

ES UN PLACER PARA MI estar con ustedes en la inauguración de la Feria Internacional del Motor de este año, el mayor y quizá más importante evento de este tipo en el mundo.

Es increíble que hayan pasado ya 120 años desde la primera edición de la IAA. Este aniversario es una oportunidad para reflejar el impacto de la industria de la automoción: volver al tiempo en que los caballos y los carruajes fueron reemplazados por 'máquinas móviles automáticas'. El constante progreso en el mundo del automóvil dibujó el curso del siglo XX:

- emancipó a los buscadores de trabajo y los acercó, literalmente, al mercado laboral;
- cambió la naturaleza de nuestro comercio, y la estructura de ciudades y alrededores.
- reestructuró el comercio global y la geopolítica con la creciente demanda de petróleo.
- creó una industria de un tamaño inimaginable, en la que Europa es un gran actor.

Pero también generó algunos efectos devastadores colaterales, como los accidentes, la contaminación o el cambio climático.

Esta 67ª edición es también una oportunidad para pensar sobre el futuro; acerca del próximo siglo y el papel que continuarán jugando los automóviles en nuestras vidas, nuestras economías, nuestro entorno e, incluso, en nuestro clima.

Como el presidente Juncker mencionó ayer en el Estado de la Unión, es esencial invertir en los coches del futuro para mantener a Europa en la vanguardia de la innovación y la digitalización.

Maros Sefcovic, comisario europeo de Energía, durante la reciente IAA. Frankfurt, 14 de septiembre.

# NEXOTUR

## Edición Especial

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

