

Busworld: un adiós por todo lo alto

La última edición del salón en Kortrijk resultó una de las más concurridas de sus más de 40 años andadura en la ciudad, con récord de visitantes y masiva presentación de novedades.

Protagonistas



Maros Sefcovic

La comisario de **Energía** anuncia una tercera fase del **Paquete de Movilidad** para los vehículos pesados. / Pág. 2



Lorenzo Vidal

Ganvam ya tiene sucesor de Juan Antonio Torres en la presidencia para los cuatro próximos años. / Pág. 2



Alberto Linares

Scania completa la renovación de su cúpula comercial con la llegada de Linares en sustitución de Cortezón. / Pág. 2



Miguel Angel Rubio

Bandag presta especial atención al **recauchutado** para autocares, con Alsa como cliente de referencia. / Pág. 6

La 24ª edición de Busworld Europe recibió 376 expositores de 36 países y 37.241 visitantes de 118 países. Más de 300 miembros de la prensa procedentes de 42 países estuvieron presentes en Kortrijk para informar sobre la última edición del salón en esta localidad belga, pues en octubre de 2019 se trasladará a la capital, Bruselas. Muchas fueron las novedades presentadas en el evento, que cierra su periplo en Kortrijk Xpo con una de las mejores ediciones de su historia. Dossier / Pág. 21-30



Irizar celebra con el i8 su primer 'Coach of the Year'

Irizar ha obtenido el 'Coach of the Year 2018' con su modelo integral i8, siendo la primera vez en la historia que lo logra, apenas unos años después de embarcarse en la fabricación de vehículos completos. "Este premio nos sitúa en

la Champions League de fabricantes de autocares. Estamos muy emocionados. No podemos imaginar manera mejor de despedirnos de Kortrijk", ha declarado su máximo responsable, José Manuel Orcasitas. Dossier / Pág. 21

VDL recupera su filial en el mercado español

Madrid será la sede de la nueva filial de VDL en nuestro país. La decisión tomada por el fabricante holandés es "la lógica continuación de la estrategia de la marca por impulsar la presencia directa de la división de autobuses y autocares en los mayores mercados de la Europea Occidental", indican desde la marca. Después de Reino Unido, Alemania y Francia, España es el cuarto en el segmento de autobuses y el segundo en autocares, solo por detrás de Alemania. Anno Dirksen, director de la filial italiana durante los últimos nueve años, es el nuevo director para España. Panorama / Pág. 13

Casi la mitad son híbridos, que ya están circulando

Avanza recibe parte de las 111 unidades de su pedido a Volvo

Avanza comienza a recibir el pedido de 111 unidades Volvo B11R, B8RLE y 7900 Híbridos, entrega que está prevista que finalice durante el primer trimestre de 2018. El operador incorpora, por primera vez a su flota, 56 nuevos chasis Volvo B11R y Volvo B8RLE, equipados con las carrocerías Castrosua Magnus e Irizar i3, i4 e i6. Además, también ha adquirido 55 nuevos Volvo 7900 Híbridos, de los que 23 ya están en circulación. Los nuevos vehículos entregados a Avanza están equipados con motores Volvo Euro 6 de última generación. Panorama / Pág. 12



Sumario

El Sector, alerta ante la independencia

CEOE, a la que pertenece Confefbus, alerta de las posibles repercusiones económicas. / Pág. 5

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Conflicto de ITV'	4
Panorama / Actualidad	5-18
Dossier: 'Interbus ecológica'	37
Coyuntura	42-43
Innovación: 'Cepsa'	45
Agenda	47



Estamos orgullosos de presentarle nuestro nuevo autobús intercity, el Volvo 8600. Una oferta que le garantiza la máxima calidad y seguridad, al mismo tiempo que logra una eficiencia de costes y una productividad extraordinarias.

NUEVO VOLVO 8600

Volvo Buses. Driving quality of life



Tribuna



El futuro de la industria del automóvil (y II)

Maros Sefcovic

ESTAMOS EN MEDIO de la preparación de un segundo paquete de movilidad para este mismo año que incluirá nuevos estándares de CO2 para turismos y furgonetas, modernizando las normas de contratación públicas de vehículos ecológicos. También se evaluará la infraestructura para combustibles alternativos, entre otras cuestiones.

Finalmente, el año que viene concluirá con el tercer paquete, en este caso cubriendo los estándares de emisiones para los vehículos pesados, y cuestiones de seguridad para infraestructuras viarias.

Déjeme centrarme un momento sobre nuestra propuesta de estándares de emisiones de CO2 para turismos y furgonetas. El despliegue de vehículos de bajas y/o cero emisiones en Europa es esencial si queremos mantenernos competitivos en un mercado global, y al mismo tiempo, lograr nuestros objetivos climáticos.

Estamos considerando en la actualidad distintas posibilidades sobre cómo lograr este objetivo de la manera más efectiva en cuanto a costes y tecnología. Y, por supuesto, el asunto está en los detalles.

He mencionado inversiones, y por ello estamos estableciendo garantías e instrumentos financieros para soportar la infraestructura para combustibles alternativos, la conducción conectada y autónoma, así como en la I+D para las baterías. Estas fuentes financieras incluyen el CEF (Connecting Europe Facility), las redes transeuropeas, el Horizon 2020, etc.

Pero esta transición no es solo hacia ser los mejores en el mundo,

sino los más justos e inclusivos. Por eso estamos buscando cómo suavizar la transición a través de nuestra agenda de competencias, a la vez que promoviendo iniciativas y cooperaciones entre las ciudades europeas.

He mencionado algunos de los mayores hitos del pasado y alguno de nuestros ambiciosos objetivos para el futuro. Pero no concluiré sin hacer referencia a una cuestión capital: el escándalo de las emisiones. La confianza del cliente y del público ha sido cortada de la peor manera. Debemos actuar colectivamente para restaurar esta confianza. Eso nos lleva a medidas decisivas y concretas por parte de las autoridades a todos los niveles, y lo que es más importante, de parte de la propia industria de la automoción. Nosotros, como Comisión, reaccionamos rápidamente a la debilidad como indicamos en la aprobación del marco y los tests de emisiones. Estamos revisando la legislación aplicable e implementando una estrategia por toda Europa hacia una movilidad de bajas emisiones.

Estados miembro como Alemania, Francia u Holanda están investigando irregularidades en sus territorios. Y les ofrecemos nuestra cooperación y coordinación en los siguientes pasos. No estoy seguro de poder decir que la propia industria ha hecho lo mismo por recuperar la confianza de sus clientes. No me corresponde a mí juzgarlo. Los ciudadanos europeos tienen el derecho de recibir respuestas claras, no solo desde las principales autoridades regulatorias, sino de los propios fabricantes de vehículos.

Más allá de las respuestas,



El año que viene presentaremos el tercer paquete de movilidad, que incluirá nuevos límites de emisiones de CO2 para los pesados

deberían recibir soluciones aceptables.

En Estados Unidos, recibieron compensaciones, en Europa recibieron disculpas. No podemos dejar atrás esta historia sin una conclusión justa y adecuada. Confío en que lo podamos lograr.

Estamos monitorizando esto muy estrechamente para asegurar que todos los errores son subsanados, empezando con las actualizaciones del *software*. Como dijo el presidente de la Comisión, la industria del automóvil debe llegar a ser limpia y hacerlo correctamente. Deberían inventar los coches limpios del futuro, y apor-

tar la respuesta más convincente. Permítanos ser y estar orgullosos de nuestra industria del automóvil en todos los aspectos.

Ahora, estoy impaciente por visitar la exposición y descubrir las últimas invenciones en este mundo de la nueva movilidad. Este evento es una ventana fascinante para la extraordinaria industria de la automoción europea. No es posible recorrer estos pasillos sin sentirse orgulloso la fuerza industrial e innovadora de Europa.

Maros Sefcovic, comisario europeo de Energía, durante la reciente IAA. Frankfurt, 14 de septiembre.

Columna



Seguridad vial en la ley de educación (I)

Irene Rivera

PRESENTAMOS HOY efectivamente una proposición no de ley que registramos en el mes de marzo instando al Gobierno a incluir la seguridad vial dentro del marco de la ley básica de educación que resulte del pacto nacional por la educación que se está debatiendo aquí en el Congreso. Fijense, ya en el mes de marzo cuando presentamos esta iniciativa, la propia campaña de 'Ponle freno' incluía como tema estrella de su campaña este año la educación vial, por algo será.

Sin duda estamos empezando el curso 2017-2018 y estamos perdiendo una gran oportunidad cada año que pasa y no conseguimos retomar la educación vial dentro de los colegios. Empieza el curso y empezar a formar a los niños desde el principio, desde muy pequeños, en educación vial es una garantía de tener mejores resultados, menos siniestralidad en el futuro.

Es un momento importante para debatir esta PNL ahora que empieza el curso escolar y desde luego tenemos que ser conscientes de que, aunque como veremos en posteriores PNL hoy, la situación de España en seguridad vial no es la peor de Europa, sin duda estamos viviendo un repunte de la siniestralidad con respecto a años anteriores.

Los datos que tenemos (estamos esperando que el Gobierno nos dé datos consolidados de 2016, todavía no los tenemos, pero tendrían que estar en breve) de principios de año de 2016 no son muy halagüeños. De hecho es la primera vez que sube la siniestralidad en nuestro país en los últimos 13 años.

Así que insisto en que el momento de actuar es ahora y que no tenemos tiempo que perder para incluir la educación vial en los colegios. Sin duda, las medidas a corto plazo son fundamentales y en esta Comisión las estamos abordando continuamente, incluso en el Pleno.

Hemos conseguido llevar al Pleno varias iniciativas que son fundamentales, como son el tema de los guardarráflas, del Plan Invive de motos. Hemos debatido en el Pleno de esta Cámara también medidas específicas para mejorar la seguridad vial de los ciclistas.

Irene Rivera, de Ciudadanos, en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, 21 de septiembre.

Apuntes

Relevo en Scania Buses



Alberto Linares

El que era responsable del área de Servicios Contratados de Scania Ibérica asume, desde el 1 de noviembre, la Dirección Comercial de Autobuses. Ingeniero Técnico Industrial por la Universidad Politécnica de Madrid y postgrado en Investigación y Técnicas de mercado por la Universidad Rey Juan Carlos, comenzó su carrera profesional en 2005 en Renault Trucks España, donde estuvo siete años, ocupando diversos cargos de responsabilidad. A finales de 2012 se incorpora a Scania Ibérica. Pretende "mantener los volúmenes actuales continuando con una estrategia de cercanía hacia los clientes".

Presidente de Ganvam



Lorenzo Vidal

La junta directiva de Ganvam le ha designado como nuevo presidente para los próximos cuatro años. Se convierte así en el séptimo de la historia de la patronal, sucediendo al fallecido Juan Antonio Sánchez Torres. Es miembro de CEOE, Cepyme y Confemetal y fundador de la Asociación Empresarial Cantabra de Concesionarios de Vehículos (Asecove). Asegura que tomará medidas para conseguir demandas históricas como es el caso de una reforma fiscal, mediante una interlocución sólida y de confianza con los socios del grupo, promover las particularidades de cada subsector.

Al frente de VDL



Anno Dirksen

VDL Bus & Coach España SL está liderada por Anno Dirksen, que ha dedicado los últimos nueve años de su carrera a la dirección general de la filial italiana de la compañía. Para el proceso de la post-venta, contará con la amplia experiencia en el mercado nacional de Angel Gómez. Dirksen apunta que "es un honor y un gran desafío liderar esta nueva filial en uno de los mercados más grandes e importantes de la Europea occidental. Además de la completa oferta de VDL Bus & Coach, VDL Bus & Coach España también aporta una organización adecuada de recambios y post-venta".

Editorial

Incertidumbre catalana

QUÉ CAMBIOS TENDRÍA QUE ASUMIR EL SECTOR en caso de que Cataluña culminara el proceso de independencia? En la actualidad, parece que al final esto no llegará a producirse, al menos en el corto plazo, pero es algo que ha estado en el aire durante algunas semanas y que, a buen seguro, seguro que volverá a la primera línea de actualidad tarde o temprano. No es fácil realizar conjeturas al respecto, pero tampoco es de recibo sentarse a esperar acontecimientos, y menos cuando grandes empresas radicadas en Cataluña han decidido, por si acaso, trasladar sus sedes operativas a otras ciudades nacionales. El Transporte, cuando menos, debería estar alerta.

Como era de esperar, las reacciones entre las Organizaciones empresariales no se han hecho esperar. Después del 1-O, muchas han sido las opiniones vertidas al respecto de lo que nos puede esperar dentro de unos días o semanas (si es que se produce algún cambio). Pero una de las más 'solemnes' puede ser la de Juan Gaitán, abogado especialista, quien considera que "en caso de una declaración unilateral de independencia en Cataluña, esta no tendría efectos jurídicos en la ordenación del transporte, ya que no es reconocida por el Estado y tampoco se ampara en la Constitución ni en la normativa comunitaria. Aunque aún no se puede saber cuál sería su eficacia dentro de Cataluña, dado que en este caso se tendría que acoger a la normativa que aprobaría la Generalitat relativa al transporte por carretera".

Sin embargo, recalca que "según la normativa española y comunitaria sobre la obligación de domicilio de las empresas de transporte, el otorgamiento de la autorización para realizar la actividad de transporte público de mercancías y viajeros por carretera se condiciona a que la empresa que la solicita cuente con un domicilio en España. Además, según la normativa europea, la empresa debe tener un establecimiento situado en España. El artículo 3 de la Constitución Española dictamina que las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deben tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro". Por lo tanto, según el artículo 3 de la Constitución, Gaitán entiende que "las empresas domiciliadas en Cataluña podrían perder su autorización de transporte público, ya que podrían correr riesgo de dejar de cumplir lo establecido en el artículo 3. Si la autoridad competente constata que han dejado de

cumplirse uno o varios de los requisitos, podría fijar un plazo (no superior a seis meses) para que la empresa en cuestión regularice su situación demostrando que tiene un establecimiento fijo y efectivo en España".

Entidades empresariales afirman que el gobierno catalán intenta transmitir tranquilidad, amparados en la Ley de transitoriedad jurídica y fundacional aprobada por el Parlamento de Cataluña el pasado mes de septiembre, que declara la vigencia de toda la legislación española y comunitaria en el hipotético nuevo Estado catalán. Pero en la práctica, la declaración de independencia posibilitaría que los transportistas del resto de España y de los demás países de la Unión Europea pudieran circular libremente por el territorio catalán al amparo de la autorización europea de transporte por carretera denominada licencia comunitaria. Sin embargo, al convertirse Cataluña en un Estado no miembro de la Unión Europea, no estaría nada claro que las empresas de transporte radicadas en Cataluña tuvieran idéntica libertad de tránsito para poder operar tanto en España como en el resto de los países comunitarios, al no existir un acuerdo bilateral previo entre Cataluña y la Unión Europea que reconociera tales derechos.

Astic, por su parte, centra su preocupación en "la posible creación de nuevas fronteras, ya que esto va en sentido opuesto del libre mercado y al desarrollo de una economía cada vez más globalizada", por lo que "solicita que se garantice la libre circulación de personas y mercancías por todo el territorio nacional, incluida Cataluña", mostrando su "oposición absoluta a cualquier tipo de barrera al transporte por carretera".

Atradi, organización de mercancías del ámbito madrileño, ha exigido por su parte al Gobierno y a la Generalitat catalana que se respete "el derecho al trabajo y a la libre circulación ante las posibles manifestaciones y huelgas que transcurran por Cataluña", para que no se repitan episodios como los ocurridos el pasado 3 de octubre con cortes de circulación en las principales carreteras catalanas.

La incertidumbre nunca es buena compañera, y aunque la aplicación del artículo 155 parece haber detenido el proceso, las elecciones convocadas para el próximo 21 de diciembre podrían suponer una nueva vuelta de tuerca a la situación. Mientras, a esperar, pero lejos del inmovilismo, por si acaso.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

La situación en Cataluña no se aclara, y el Sector tiene que estar prevenido

transportistas del resto de España y de los demás países de la Unión Europea pudieran circular libremente por el territorio catalán al amparo de la autorización europea de transporte por carretera denominada licencia comunitaria.

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 Lavilla | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Adad
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.R.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | Aconfisa (Asesoría Legal) | Nexopublic (Diseño y Publicidad) | Nexo Creativo (Autoedición) | Nextel (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

SM, con Futuralia

FUTURALIA, FORO EMPRESARIAL del Grupo NEXO dedicado a la Sostenibilidad Medioambiental del Turismo en España, celebra su décima edición el próximo día 13 de noviembre. En esta ocasión, bajo la Presidencia de Honor de Su Majestad el Rey, presenta un atractivo programa que comenzará con la inauguración oficial, a cargo de Eugenio de Quesada, presidente de Futuralia y Grupo NEXO; y Manuel Butler, director general del Instituto de Turismo de España, TurEspana. Varios representantes de la OMT aportarán su perspectiva sobre los planes de la Organización, como Miguel Mirones, presidente de los Miembros Afiliados de la OMT y del ICTE; al igual que otros máximos exponentes de sectores como el turismo nacional y autonómico, la hotelería, o la industria crucerista, entre otros muchos representados.

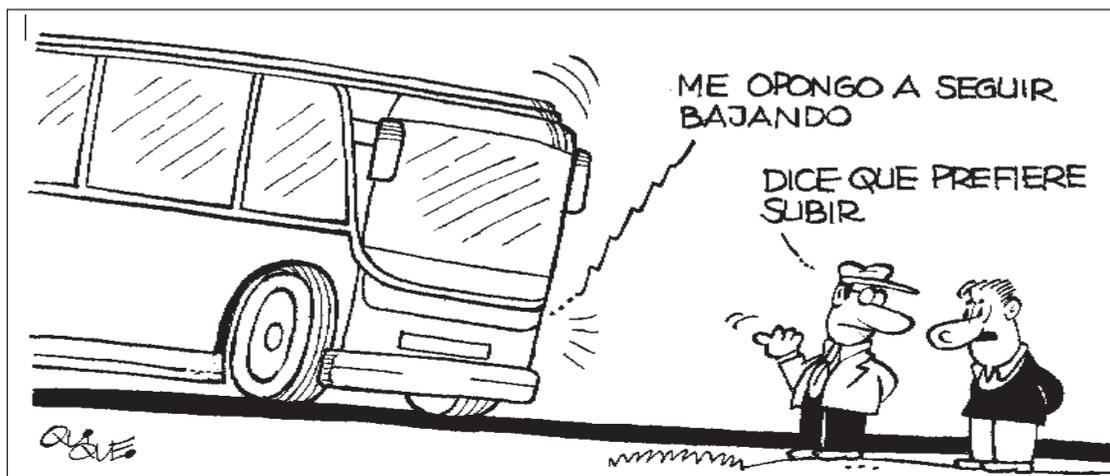
Personaje del Mes

Jose Manuel Orcasitas



"ESTE PREMIO NOS SITUÁ en la Champions League de los fabricantes de autocares. Estamos muy emocionados. No podemos imaginar una manera mejor de despedirnos de Kortrijk como sede de Bus-world". Así se pronunciaba el máximo responsable de Irizar tras recibir el 'Coach of the Year 2018' con su modelo i8. Es la primera vez en la historia que lo consigue, pocos años después de lanzarse a la aventura de los vehículos integrales.

El i8 de Irizar ha conseguido, por vez primera en la historia de la compañía, el 'Coach of the Year' 2018



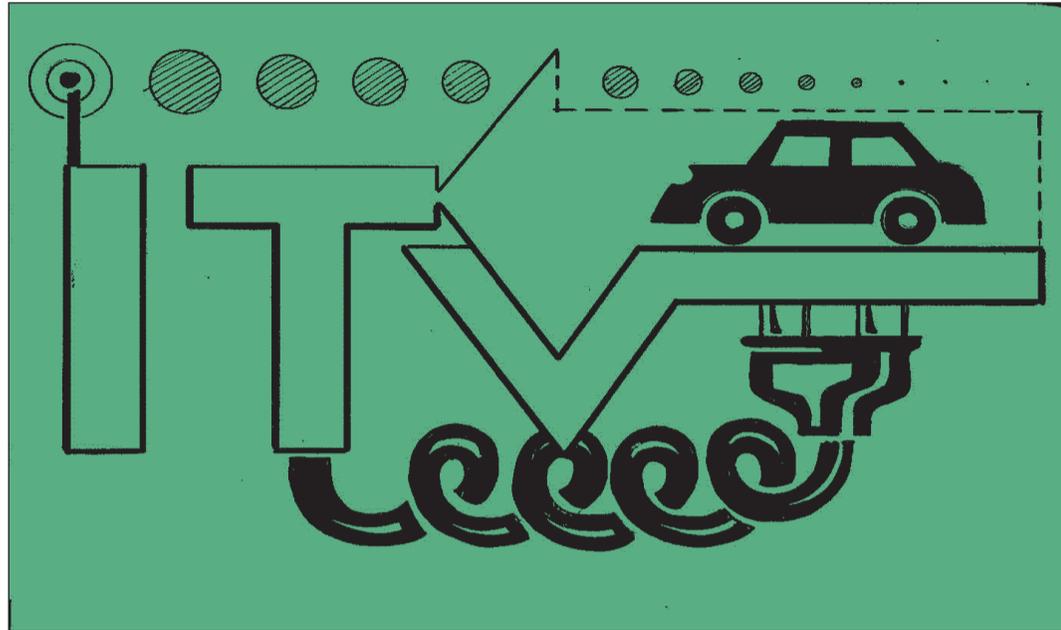
Marcha atrás

Amenaza de peajes

LA POSIBILIDAD DE que el transporte de viajeros por carretera vea penalizada su actividad por la creciente oleada de implantación de peajes en algunas regiones es una realidad. Por el momento, son solo los camiones los que se encuentran en el punto de mira de las Administraciones, como la guipuzcoana, pero no es descabellado pensar que el afán recaudatorio extienda la aplicación de las tasas a otros tipos de vehículos. Lo ideal sería, si de verdad se quiere fomentar el uso del transporte público, que los autobuses y autocares se mantuvieran exentos de estos peajes, lo que redundaría en una congelación de los costes para las empresas, la desviación de algunos tráficos a estas vías (en teoría) más rápidas y, con todo ello, una presunta ganancia de viajeros. Ahí queda la idea.

X De Frente**¿Fin a los conflictos sobre las ITV?**

EL CONSEJO DE MINISTROS aprobó el pasado 20 de octubre un Real Decreto por el que se flexibilizan algunos aspectos de la normativa de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en aplicación de la normativa europea. El texto establece los requisitos que deben satisfacer las estaciones ITV en cuanto a personal, formación, instalaciones, equipos y procedimientos de inspección destinados a garantizar la calidad, con el fin de contribuir a la mejora de la seguridad vial y la protección del medio ambiente. Se obliga a las estaciones ITV a disponer de herramientas de diagnóstico electrónico y a acreditarse según estándares internacionales. Además, se ofrece más flexibilidad al usuario al no obligarle a repetir la inspección en la misma estación donde resultó desfavorable o negativa y se mantiene fija la fecha de la siguiente revisión con un plazo máximo de un mes. Ganvam no lo ve claro.

**👍 A favor****Más actualización**

EN TRE LAS novedades incorporadas al Real Decreto se obliga por primera vez a las estaciones a disponer de herramientas de lectura de diagnóstico que se conectan con



los ordenadores de a bordo de los vehículos, un primer paso hacia la inspección de los sistemas de seguridad electrónicos y la mejora del control de emisiones. Por otro, se establece la obligatoriedad de acreditación de las ITV como entidad de inspección

atendiendo a la norma internacional UNE EN/ISO 17020. La norma también actualiza los requisitos de cualificación del personal e incorpora la formación a distancia. Para los inspectores, se exige por primera vez la titulación de Técnico Superior de Automoción, como nivel mínimo. Se favorecerá el intercambio de información electrónica entre estaciones y Administración Pública.

Extracto del comunicado emitido por el Consejo de Ministros.

👎 En contra**Falta la liberalización**

EL PRESIDENTE de Ganvam lamenta que la reforma no contemple una mayor liberalización del sector, eliminando las incompatibilidades para que concesionarios y talleres



puedan pasar la ITV, tal y como apoyaba en su informe la CNMC. La entrada de nuevos operadores hubiera supuesto dotar al sistema actual de ITV de precios más competitivos y mayor eficacia, pues actualmente un 20% de los vehículos que circulan por las

vías públicas eluden esta obligación. En palabras de Vidal, "concesionarios y talleres hace años que han realizado las inversiones necesarias en diagnosis y formación, asegurando experiencia demostrada en la prestación de este tipo de servicios de mantenimiento y control del vehículo y contribuyendo a aumentar la seguridad vial y la calidad del aire".

Extracto del comunicado emitido por Ganvam.

🔍 Análisis**A seguir trabajando**

Ganvam rechaza la propuesta del Gobierno argumentando que los concesionarios y talleres llevan años manteniendo adecuadamente los vehículos, pues ya contaban con los equipos de diagnóstico para conectar con los ordenadores de a bordo de los vehículos, y controlaban el correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad electrónicos y de control de emisiones, que ahora con el nuevo Real Decreto se exige a las ITV. Todo ello sin olvidar el buen papel que las estaciones de ITV desempeñan en pro de un parque circulante más seguro y respetuoso con el medio ambiente, como también lo hacen en esta cadena los concesionarios y talleres que llevan a cabo las operaciones pertinentes de mantenimiento. Ganvam destaca "cómo la distribución de automóviles, regida por los altos estándares de calidad que los fabricantes exigen, va un paso por delante de la norma aprobada con la que aumenta la exhaustividad en el control de emisiones contaminantes y dispositivos electrónicos del vehículo", añadiendo que "esta capacitación técnica es la que llevará a Ganvam en las próximas semanas a solicitar a las comunidades autónomas, que tienen transferida las competencias sobre el modelo de gestión de las ITV's y las incompatibilidades del servicio, que se abran vías de colaboración para garantizar en sus territorios una mayor competencia y unidad de mercado", apuntan desde la entidad.

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional

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

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

Nexopublic

CONSULTING

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

Madrid y Barcelona, entre las ciudades con movilidad más sostenible para Arcadis

Arcadis ha publicado el Índice sobre 'Ciudades Sostenibles en materia de movilidad 2017', realizado junto al Centro para la Investigación Económica y Empresarial, en el que se refleja el rendimiento de los sistemas de movilidad de 100 ciudades del mundo.

El índice está basado en 23 indicadores individuales: cada uno representa un componente de la movilidad urbana que incluye desde el compromiso de gasto público destinado a infraestructuras hasta la asequibilidad del transporte público. Los indicadores que han utilizado para valorar a las ciudades se agrupan en tres subíndices: Personas, Planeta y Beneficio.

En España se han seleccionado a Barcelona y Madrid como objeto de estudio, las cuales se sitúan entre las 25 ciudades del mundo más sostenibles en movilidad urbana, ocupando el 21º y 24º, respectivamente.

Una de las características principales de las dos ciudades españolas es la asequibilidad del transporte en España; el transporte urbano en Madrid y Barcelona es más asequible que en otras ciudades europeas como pueden ser Londres o Ámsterdam, midiendo



la relación de precios de las redes de transporte en comparación con la economía local.

En cuanto al impacto ambiental de los sistemas de transporte de Madrid y Barcelona, el estudio destaca la proactividad de ambas ciudades de cara a la incentivar la compra y uso de vehículos eléctricos, así como las medidas establecidas para reducir la contaminación del aire y las emisiones derivadas del transporte.

Aunque en ambas ciudades se está invirtiendo en conseguir más espacios verdes, aún están lejos de ciudades como Zúrich o Frankfurt, que comandan esta lista.

Entre las dos ciudades españolas también hay diferencias en algunos aspectos. En Barcelona, gran parte de la población prefie-

re caminar o el uso de la bicicleta para ir al trabajo, mientras que en Madrid todavía no es una costumbre tan extendida. A pesar del buen rendimiento de ambas ciudades en el índice, en lo referente al horario de apertura del transporte público se sitúan por debajo de ciudades europeas como Londres, que cuenta con un horario de funcionamiento más amplio, lo que les hace perder puntos en uno de los marcadores clave.

El índice lo lidera Hong Kong, que ocupa el primer puesto gracias a su innovadora red de metro y al elevado uso del transporte público. En el podium la acompañan Zúrich y París, en segundo y tercer puesto en el índice global respectivamente, ambas gracias a la puntuación obtenida en los subíndices de beneficio y planeta, por su sistema de infraestructuras.



La CEOE rechaza la declaración de independencia de Cataluña

La Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) ha emitido un comunicado recogido por Confebus en el que se "rechaza con rotundidad la decisión ilegal del Parlamento de Cataluña de proclamar la declaración unilateral de independencia en Cataluña, que supone una gravísima ruptura de la legalidad". La Patronal ha decidido así expresar el sentir mayor de las empresas que lo conforman, no solo por las implicaciones económicas que un ruptura representaría para todo el país, sino por su carácter ilegal.

De hecho, los empresarios que firman la carta consideran que "se profundiza en la fractura social en Cataluña y se crea una situación que puede traer consecuencias muy graves para toda la ciudadada-

nía, tanto en los ámbitos sociales como en los económicos, así como afectar negativamente a la confianza del mundo empresarial e inversor en Cataluña y en el resto de España".

Apoyo del Sector

Confebus y la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (Cepyme) apoyan íntegramente este comunicado, así como las medidas que lleve a cabo el Gobierno.

La Cepyme ha expresado "su más absoluto rechazo a la decisión ilegal del Parlamento de Cataluña de proclamar la declaración unilateral de independencia que supone un gravísimo quebrantamiento de la legalidad y una inaceptable ruptura de la unidad de España".



El transporte público pide espacio en la Ley de Cambio Climático

La Asociación del Transporte Público (Atuc) reclama que la futura Ley de Cambio Climático incluya una parte específica relativa al transporte público.

Como alternativa estratégica a la propiedad y uso del vehículo privado, máxime cuando esta norma busca cumplir con los objetivos de Bruselas en materia de sostenibilidad, Atuc considera que la mera contribución del transporte público a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ya justifica de por sí el desarrollo de uno o varios artículos con medidas y acciones encaminadas a un nuevo modelo de transporte por parte de todas las administraciones con competencias en la materia y de forma coordinada entre ellas.

Además, esta Ley del Cambio Climático debe instar de forma explícita al desarrollo de una Ley de Financiación del Transporte Público, de la que España carece actual-

mente siendo una excepción en toda Europa. Contar con una financiación estable y compartida entre las distintas administraciones es fundamental dada la relevancia del cambio que se promueve hacia medios sostenibles de transporte y la necesidad de garantizar la movilidad de todos los ciudadanos con calidad de servicio.

Contribuciones

Para el secretario general de Atuc, Jesús Herrero, "teniendo en cuenta el impacto del transporte público urbano e interurbano en la reducción de las emisiones, su contribución a la reversión del cambio climático y la disminución de la congestión en los núcleos urbanos, su financiación debería sufragarse a través de los impuestos ambientales por los que viene apostando ya Bruselas con el fin de provocar cambios de comportamiento en los agentes contaminantes".

La IRU y Busworld exigen en Kortrijk una regulación más justa con los pasajeros

La IRU y Busworld lanzaron una declaración conjunta en la pasada feria de Kortrijk, con el apoyo de asociaciones de autobuses, autocares, fabricantes y organizaciones de turismo de toda la Unión Europea, sobre la necesidad de diferenciar el trato legal que se da a la movilidad de personas y al transporte de mercancías. Hasta la fecha, las regulaciones que cubren el Sector han fallado constantemente en representar las necesidades específicas de los clientes y proveedores de servicios.

El Paquete de Movilidad de la Comisión Europea ofrece una oportunidad de oro para abordar este desequilibrio. El Sector debe tener reglas de manejo y tiempo de descanso que reflejen el servicio que los autobuses y autocares brindan a las personas. Esto debe incluir el restablecimiento de la derogación de 12 días para conducir los períodos de descanso para apoyar adecuadamente a los turistas y a la industria del turismo en general que depende de estos servicios.

Remi Lebeda, que dirige el trabajo de transporte de pasajeros de la UE de IRU, señaló que "durante demasiado tiempo, el transporte en autobús y autocar ha sido ignorado por los responsables de la Unión Europea. Esto debe cambiar. Los autobuses y autocares son parte de las soluciones de movili-



dad para un futuro más sostenible y ecológico. Los ciudadanos de Europa merecen algo mejor de quienes toman las decisiones".

La declaración conjunta se emitió a todos los expositores y visitantes en Busworld Kortrijk. Esta declaración fue el tema principal de la Conferencia IRU & Busworld Academy, en la que se examinó el futuro del turismo de autocares.

Evolución histórica

Además, IRU aprovechó la feria para dar a conocer las empresas premiadas como mejores operadoras de transporte público. Malta Public Transport gana el 'Bus Excellence Award' por su sobresaliente servicio de autobús público y el municipio rumano de Alba Iulia recibe el City Trophy por la gran atención

prestada a los autocares turísticos que visitan la ciudad.

Malta Public Transport es una empresa privada que opera servicios de autobús programados en las islas maltesas. IRU reconoce un gran trabajo al transformar el transporte público en autobús en un servicio confiable y cómodo para los pasajeros. Las inversiones significativas dieron como resultado un crecimiento de más del 15% en el número de pasajeros en comparación con 2014, viajeros mejor informados gracias a la galardonada aplicación Tallinja y una mayor satisfacción del cliente. Por su parte, la ganadora del premio IRU Smart Move City Trophy, Alba Iulia, impresionó al jurado por su enfoque colaborativo e integrado de la movilidad y el turismo.

“Entrevista



Miguel Angel Rubio es el responsable de recauchutado para la región South West, que incluye España y Portugal, de Bridgestone, marca que compite en el mercado bajo la firma Bandag, que aspira a ser referente.

EL NOMBRE DE recauchutado es un poco complejo, y por eso queremos que se hable de Bandag, que se conozca nuestra marca y se asocie con recauchutado de calidad”, afirma Rubio.

■ ¿Cómo valora sus resultados al cierre del tercer trimestre?

● Estamos en una línea muy positiva. Siempre queremos más, pero estamos satisfechos en un mercado en el que demanda todavía está cayendo ligeramente. Crecemos sobre el año pasado y en cuota de mercado, tras varios ejercicios en los que la demanda de recauchutado ha sufrido mucho y en los que el neumático asiático de bajo precio ha llegado con fuerza, a pesar de su diferencia de calidad con la oferta premium. La crisis ha propiciado este cambio de preferencias, pero a pesar de todo, Bandag crece y estamos contentos.

■ ¿A qué se debe este descenso de la demanda durante la crisis?

● En los últimos años, la demanda de recauchutado ha caído mucho, un 39% desde 2010 hasta la actualidad. Se movían menos mercancías por el menor consumo, y eso ha repercutido bastante en nuestro negocio, tanto para mercancías como para viajeros. Pero estamos en un punto de inflexión.

■ ¿Dónde se ubican sus plantas de recauchutado?

● Actualmente contamos con una en Asturias, otra en Cataluña y tres en Portugal. Hemos concentrado la actividad para reducir costes y poder mejorar la calidad y los procesos, hasta conseguir entregar un neumático recauchutado en 15 días desde su recogida.

■ ¿Cuál es su posición en el mercado, y cuál piensa que debería ser?

● Pues siempre se quiere más, y creemos que dado que Bridgestone es el primer fabricante de neumáticos a nivel mundial, tenemos aún potencial de crecimiento tanto en camiones como en autobuses y autocares. No podemos hablar de cifras concretas, pero sí de que estamos por encima del mercado en España y Portugal, y que nuestra penetración va en aumento cada año, también en el sector del autocar. El recauchutado es una herramienta para ahorrar costes y aumentar la vida útil; nuestro objetivo es reducir los costes de explotación de las empresas desde los neumáticos, y somos ambiciosos para consolidarnos como referencia. Nos queda mucho trabajo por hacer en algunas regiones del país, pero estamos en ello.

■ ¿Cómo se compara su participación nacional con la que ostenta la marca en otros países del entorno?

● Estamos por encima de la media europea, solo por detrás de la región de los países del Norte. La previsión que manejamos para el año que viene apunta a que, al salir de la crisis, las flotas volverán a focalizarse en el coste/km del neumático, más allá del coste de adquisición. Y somos una marca premium que se identifica con estos objetivos. Hablamos de un neumático que supone un ahorro real al final de su vida útil, con un rendimiento kilométrico mejor que los que cuestan menos en el momento de su adquisición.

■ Este argumento requiere una labor comercial. ¿Cómo lo afrontan?

● No nos consideramos vendedores, sino asesores. Nuestras visitas a las flotas se abordan desde la óptica de la consultoría. Queremos explicarles la mejor manera que tienen para ahorrar mediante sus neumáticos. La gestión de la flota debe ser integral, incluyendo el producto nuevo y el recauchutado, pero también el servicio, las presiones, el control de las rotaciones... Todo lo que acompaña al neumático y redonda en una mayor duración. Antes de la visita, nos informamos sobre la flota y su actividad, para detectar me-

Garantizamos nuestro producto porque creemos en su calidad

En autobuses y autocares se recauchuta mucho. Es un producto fiable y económico, y creo que la flota de autocares es la idónea para recauchutar, con una elevadísima seguridad.

jor sus necesidades específicas. Con todos estos factores, asesoramos para obtener la mejor solución, reduciendo costes y elevando el rendimiento, acompañados siempre de nuestra red Bridgestone Partner.

■ ¿Cómo se articula esa red y la especialización?

"Nuestro neumático recauchutado es tan fiable como uno nuevo, reducen el coste por kilómetro y las carcassas son 100% recauchutables. Si esto no se produce, la garantía prevé compensaciones"

● Dentro de la red global de Bridgestone, tenemos 104 puntos especialistas en neumáticos de camión, autocar y semirremolques, denominados Bridgestone Partners, que están repartidos a lo largo de toda la geografía nacional.

■ ¿Cuáles son las particularidades de los integrantes de esta red específica?

● En Bandag, consideramos las flotas como uno de nuestros objetivos más importantes. La estrategia de la marca se basa en tres pilares: el Total Tyre Life, combinación de fortaleza y máxima calidad de las cubiertas Bridgestone con los recauchutados Bandag para elevar el ciclo de vida de los neumáticos, mejorando el rendimiento y la eficiencia; el Total Tyre Services, con servicios profesionales de mantenimiento y asistencia para que los vehículos se mantengan operativos con la máxima eficacia; y Total Tyre Systems, herramientas de monitorización y seguimiento de los neumáticos, como ToolBox (seguimiento y proyecciones kilométricas) o TPMS (control de la presión), que conceden a los gestores de flota toda la información que necesitan para optimizar el rendimiento y la seguridad. Estos tres pilares sustentan nuestra actividad comercial y en los talleres, siempre con al vista puesta en el mejor servicio al cliente.

■ El mantenimiento siempre es fundamental.

● Es esencial para todo. Nos apoyamos en la última tecnología para que los clientes estén informados en tiempo real de los kilómetros,

número de servicios, ahorro previsto...

■ ¿Es posible un neumático para todos los usos?

● Cada vez producimos neumáticos más polivalentes. La especialización de antes va quedando atrás, a excepción de aplicaciones muy específicas, como el tráfico urbano (pensando en autobuses) o el off road. Los neumáticos actuales mejoran su rendimiento y sus prestaciones en más de un ámbito de trabajo. En el segmento de viajeros es más complicado por las dimensiones, que varían mucho entre la larga distancia y el urbano/suburbano. Pero en autobuses se recauchuta mucho, como prueba que uno de nuestros clientes más importantes es Alsa. Es un producto fiable y económico, y creo que la flota de autocares es la idónea para recauchutar, porque normalmente no viajan con mucho peso, el reparto por ejes es uniforme y porque son neumáticos de tracción, con escasos esfuerzos laterales o arrastres. El neumático sufre menos y su seguridad es elevadísima.

■ ¿Cuáles son las últimas novedades que han incorporado?

● Llegan desde el campo de la tecnología, con la última generación de maquinaria, pero también con expertos verificadores altamente formados, detectores antipinchazos, inscripciones con láser, una máquina de saneamiento 100% automática... Todo el proceso se va modernizando, optimizando los procesos, la seguridad y la excelencia.

■ ¿Su producto debe adaptarse a las propulsiones alternativas?

● En principio, son perfectamente aptos para estos vehículos sin necesidad de cambios. Lo que sí quiero destacar es que somos compañeros en esta preocupación por el medio ambiente, pues reciclamos neumáticos de forma ecológica y aprovechamos casi todos sus componentes para volver a ponerlos en la carretera.

■ ¿Cuál es el grado de preocupación del transportista español por los neumáticos?

● La profesionalización del Sector también se nota en el cuidado de los neumáticos. Las flotas están preocupadas por el seguimiento y la comparación entre marcas, la asistencia en carretera... A la larga, todo esto incide sobre los costes, la seguridad y el cumplimiento de los tiempos con sus clientes. El mensaje del cuidado de las presiones va calando en el Sector, sobre todo por la vía de la demostración y lo que repercute en el coste total el hacer las cosas bien.

➔ Novedades

Contrato de Confianza

LO QUE NOS DIFERENCIA de la competencia es la calidad. Desde la Reifen Essen de 2016, nos hemos propuesto plasmar la confianza que deposita el cliente en Bandag en un contrato, por escrito, porque estamos convencidos de las prestaciones de nuestro producto. Este Contrato de Confianza disipa las posibles dudas que pudiera tener el cliente, diferenciándonos por calidad y compromiso. Incluye tres garantías, que se suelen mencionar, pero no plasmar, y que supone asumir compensaciones económicas en caso de incumplimiento. Así, garantizamos que los recauchutados Bandag son tan fiables como los neumáticos nuevos; que se reducen los costes de neumáticos por kilómetro (con un cálculo que, si no se cumple, la garantía compensa); y que el 100% de las carcassas Bridgestone y Firestone son recauchutables, por lo que las que a simple vista son válidas, luego la tecnología detecta alguna anomalía, la garantía la repone sin coste. Ya tenemos firmados 120 contratos de estas garantías y no hemos tenido ningún problema ni de fiabilidad ni de coste kilométrico, y solo hemos tenido que cambiar unas pocas carcassas.



CEOE advierte del perjuicio económico de la independencia

La Junta Directiva de CEOE analizaba a mediados de mes la situación en Cataluña, mostrando su "apoyo incondicional a todas las instituciones del Estado en sus esfuerzos para el restablecimiento de la legalidad", según recoge Confibus, miembro de CEOE.

"La salida de la mayor crisis económica que hemos vivido en los últimos tiempos se ha conseguido, sin duda, por el esfuerzo de familias y empresas, pero sobre todo gracias a contar con un marco jurídico claro, estable y predecible que ha generado la credibilidad y confianza imprescindibles para desarrollar la actividad empresarial, invertir recursos, generar crecimiento y crear empleo", explica la patronal.

La organización empresarial también explica en qué están observando un impacto en la actividad: "Varios cientos de las 230.000 empresas catalanas con trabajadores han tomado estos días la decisión de cambiar de sede y lo han hecho huyendo de la inseguridad jurídica generada".

"Al mismo tiempo, muchos sectores ya se están viendo afectados negativamente lo que, sin



Juan Rosell, presidente de CEOE.

duda, tendrá efectos en términos de empleo", apunta CEOE.

Buscar soluciones

CEOE aprovecha para enviar "un respaldo muy especial a las empresas catalanas por la difícil posición en la que se encuentran" y para trasladar su "máxima inquietud y preocupación por la situación generada en Cataluña y que repercute en toda España". El daño ha sido enorme, pero con el esfuerzo de todos debemos plantear los problemas y buscar soluciones para el conjunto de los ciudadanos sin olvidarnos de que nuestra gran apuesta de futuro es una Europa fuerte y unida, competitiva y socialmente cohesionada", insiste.

E-Rescue se convierte en nuevo socio de Confibus y TomTom renueva su acuerdo

El presidente de Confibus, Rafael Barbadillo, y el director general de E-Rescue System, Sergio de Rico, han suscrito un acuerdo por el que E-Rescue se convierte en socio colaborador de la organización que representa a los operadores de transporte en autobús de España.

E-Rescue es un sistema novedoso de seguridad post-accidente para autobuses, pensado para acortar notablemente el tiempo de rescate de las víctimas en caso de siniestro, gracias a un dispositivo que permite inmovilizar a los heridos contra su propio asiento, y el desanclaje inmediato de éste para su rápida evacuación.

A partir de ahora y gracias a este Acuerdo de Asociación, Confibus adquiere el compromiso de divulgar entre sus miembros la existencia de este sistema de seguridad, a través de sus medios impresos y digitales, así como facilitar la participación de E-Rescue en los eventos que organice la Confederación.

E-Rescue, por su parte, colaborará en la promoción de la vida asociativa de Confibus y en el patrocinio de sus actividades, siempre con la finalidad compartida de mejorar en España el transporte de viajeros



por carretera, sea en materia de seguridad o en cualquier otro ámbito.

TomTom Telematics

Además, la Confederación también ha renovado su asociación con TomTom Telematics para seguir contando con la tecnología para mejorar su operativa diaria y aumentar la seguridad en carretera. Telematics es la unidad de negocio de TomTom dedicada a las soluciones de gestión de flotas, telemática para vehículos y servicios para el vehículo conectado. Los principales servicios que ofrece TomTom Telematics a las empresas son la navegación profesional, información del tráfico, localización y seguimiento de vehículos, asignación de tareas automáticas, descarga remota del tacógrafo y gestión del mantenimiento de los vehículos.

Telematics permite a las empresas de autobuses y autocares mejorar la calidad de su servicio. Por un lado, fomentan un estilo de conducción más eficiente, y por otro lado, permiten mejorar la gestión de la operativa diaria, con comunicación en tiempo real sobre cualquier incidente en ruta. Algunas de las herramientas que ofrecen son:

Webfleet Tachograph Manager es una solución de tacógrafo completa que permite a los operadores de autobuses y autocares descargar, analizar y archivar todos los datos del tacógrafo para cumplir con las normativas europeas y de nuestro país.

También ofrece Remaining Driving Time ofrece a los operadores información en tiempo real sobre los tiempos de conducción diarios y semanales de sus conductores.

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



El Transporte queda a la espera de una decisión específica sobre desplazados

Los Estados miembros integrantes del Consejo de Empleo, Asuntos Sociales, Salud y Consumidores de la UE en Luxemburgo acordaron su posición al respecto de la propuesta de modificación de la Directiva de trabajadores desplazados en los siguientes términos, tal y como recoge Confibus:

— Remuneración de los trabajadores desplazados de acuerdo a la normativa del Estado miembro anfitrión y de sus prácticas.

— Desplazamiento a largo de plazo de 12 meses que pueden ampliarse por seis meses más (18 meses en total) si hay una notificación motivada por el proveedor de servicios.

— Aplicación de los convenios colectivos que sean universalmente aplicables entre todos los sectores.

— Mismo tratamiento de trabajadores de agencias temporales y los locales.

— En el caso del transporte, las disposiciones de la Directiva, una vez modificada, se aplicarían cuando entre en vigor la propuesta específica para trabajadores móviles desplazados del transporte internacional por carretera.

— Período de transposición de tres años más uno más antes de la aplicación de la Directiva.



— Todas las normas sobre remuneración que se aplican a los trabajadores locales tendrán que aplicarse a los trabajadores desplazados. La remuneración no solo incluirá las tasas mínimas salariales sino también otros elementos como complementos o dietas.

— La Plataforma contra el trabajo no declarado se usará para combatir el fraude y los abusos y para mejorar el intercambio de información y cooperación administrativa entre Estados miembros.

El Transporte, a la espera

Con este paso, Confibus entiende que se abre la vía para negociar entre Consejo, Parlamento y Comisión Europea la aprobación de la Directiva y, por otro lado, se tramitaría la propuesta de Directiva específica para trabajadores desplazados del transporte internacional por carretera, cuyo carácter especial sectorial hace que España, Portugal y los países del Visegrad tengan más posibilidades de negociación.



Confibus solicita en Bruselas normas sociales para el Sector

El director de Confibus, Jaime Rodríguez Medal, ha participado como ponente invitado en una audiencia de las Comisiones de Empleo y Transporte del Parlamento Europeo sobre condiciones laborales de trabajadores móviles del transporte por carretera. Esta audiencia precedía a la votación sobre la propuesta de Directiva de trabajadores desplazados en el transporte internacional por carretera, que fue aprobada por la comisión parlamentaria de empleo (32 votos a favor, ocho en contra y 13 abstenciones).

Rodríguez explicó la importancia del Sector español del transporte de viajeros en autobús y aclaró lo que supone un servicio internacional de transporte de viajeros por carretera a efectos de la normativa comunitaria, se-

ñalando los diferentes requisitos administrativos que exigen algunos Estados miembros cuando se prestan servicios que salen fuera de España.

También solicitó la exclusión del Sector del autobús en la propuesta para aumentar los requisitos de acceso a la profesión de transportista, mantener las normas de tiempos de conducción y períodos de descanso aplicables al transporte en autobús, tal y como están ahora mismo, y excluir al transporte internacional de la aplicación de la Directiva de trabajadores desplazados y, en todo caso, rechazar medidas temporales así como tener en cuenta la situación de países periféricos cuando prestan servicios de transporte internacional en la UE.



Estos trabajos provienen del convenio de gestión entre Fomento y Seittsa

El Estado da luz verde a la relicitación de las autopistas españolas en quiebra

El Boletín Oficial del Estado ha publicado la licitación de dos contratos de servicios para la realización de algunas de las actividades necesarias para una relicitación de las autopistas de peaje en quiebra.

Estos trabajos se enmarcan en el convenio de gestión suscrito entre el Ministerio de Fomento y Seittsa, autorizado por el Consejo de Ministros el pasado 28 de julio.

En el caso de que una concesión de obra pública inicie la fase de liquidación en un concurso de acreedores, la Ley de Contratos del Sector Público prevé la obligación legal de resolver el contrato de concesión y, por lo tanto, la reversión de la infraestructura a la administración que conceda dicha licitación.

En la actualidad hay ocho concesiones de autopistas de peaje

que se encuentran en diferentes fases de este proceso que culminará, previsiblemente, con dicha reversión.

El mencionado convenio, además de atribuir a Seittsa la explotación de dichas infraestructuras, incluye la realización de los trabajos preparatorios para la licitación de los nuevos contratos para la gestión de estas vías, mediante la elaboración de los estudios, informes y pliegos que sean necesarios para el mencionado proceso.

Los contratos

El primero de los dos contratos que publicó el Boletín Oficial del Estado es el contrato de servicios para la elaboración del estudio de demanda y esquema de tarifas de las autopistas de peaje Radial 2, Radial 3,

Radial 4, Radial 5, M-12; AP-41, AP-36, y AP7, incluye los tramos de circunvalación de Alicante y Cartagena-Vera. El contrato cuenta con plazo de ejecución de cuatro meses.

En segundo lugar, se licita un contrato de servicios para la redacción de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y los pliegos de prescripciones técnicas particulares, así como de los estudios de viabilidad económica-financiera para la licitación de la gestión de la conservación, mantenimiento y explotación de las autopistas de peaje Radial 2, Radial 3, Radial 4, Radial 5, M-12; AP-41, AP-36, y AP-7; tramos de circunvalación de Alicante y Cartagena-Vera. El contrato cuenta con un presupuesto base de licitación de 252.285.00 euros y un plazo de ejecución de cuatro meses.

Las Autonomías prefieren unificar todas las sanciones

Las Comunidades Autónomas unificarán las notificaciones electrónicas de las sanciones para que los conductores no tengan que consultar todas las sedes electrónicas de notificación.

Con la entrada en vigor de las nuevas leyes de ordenación de transporte terrestre y la de procedimiento operativo de las administraciones públicas, desde principios de este año, tanto el ministerio de fomento como las comunidades autónomas están llevando a cabo la eliminación de la notificación por carta postal certificada, que ha sido sustituida por la notificación por vía electrónica.

Este cambio de notificaciones supone una importante indefensión e inseguridad jurídica para los transportistas ya que se ven obligados a tener que mirar multitud de sedes electrónicas para

poder consultar el contenido de los expedientes sancionadores que les puedan afectar. Y es que, si no se hace frente a estas sanciones, se impone una sanción con una multa que llega a oscilar los 4.001 euros.

Desde el ministerio de fomento se ha asegurado que esta problemática "está en vías de solución". Se pretende concentrar el acceso a las notificaciones en un único punto de notificación electrónica y establecer un solo punto centralizado de datos de contacto de ciudadanos y empresas, gestionados por el Ministerio de Hacienda. Fenadismer ha valorado positivamente esta decisión de unificación para acabar con el actual caos existente que sufren los transportistas con la notificación de las sanciones que les son impuestas.





Astic apuesta por la libertad de movimiento y circulación

La preocupación principal de Astic por la eventual declaración de independencia es la posible creación de nuevas fronteras, ya que esto va en sentido opuesto del libre mercado y al desarrollo de una economía cada vez más globalizada.

Debido a esta preocupación, en los últimos días, la Asociación de Transporte Internacional de Carretera demanda el cumplimiento de la ley en el marco de la constitución española y solicita que se garantice la libre circulación de personas y mercancías por todo el territorio nacional, incluida Cataluña.

La Asociación ha mostrado

oposición absoluta a cualquier tipo de barrera al transporte por carretera, ya que va contra los intereses de las empresas y, por tanto, contra los intereses de la actividad económica en su conjunto. Señala, a su vez, el papel estratégico y vertebrador del Sector del transporte, ya que es transversal al resto de sectores productivos a los que presta su servicio.

En este sentido, la Asociación recuerda que, de la misma manera que fue pionera en la apertura de fronteras durante la Dictadura, empleará la misma determinación para preservar el normal ejercicio de su actividad en toda España por igual.

Envía una carta al ministro de Hacienda reclamando la Ley de Financiación

UITP respalda a Atuc ante Montoro

La Unión Internacional de Transporte Público (UITP) respalda a Atuc en su petición al ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, para desarrollar una Ley de Financiación del Transporte Público de ámbito estatal que permita poner orden en los recursos públicos que recibe y que actualmente costean aproximadamente la mitad del sistema.

En un escrito formal al ministro Montoro del secretario general de la UITP, Alain Flausch, se hace hincapié en que España es el único país de Europa que carece de una ley de financiación del transporte público o, lo que es lo mismo, de un marco legal que delimite las obligaciones, competencias y aportaciones de todas las administraciones.

Se trata de una reivindicación histórica de Atuc que busca resolver el problema de la financiación del transporte público en España. Una cuestión que adquiere mayor dimensión en el momento actual de recuperación económica, y por tanto de viajeros, y de replanteamiento de la movilidad en las ciudades hacia medios más sostenibles.

La Ley de Financiación del Transporte Público, entre otras cuestiones, permitiría a las adminis-



traciones actuar con previsión y saber en qué y cuánto pueden invertir, con un horizonte a cinco años vista. Al mismo tiempo, Atuc estima necesario encontrar otros mecanismos que ayuden a costearlo, tal como hacen por ejemplo en la actualidad Francia y Alemania. En el primer país, está el llamado 'Versement Transport', un sistema de tasa directa de la que se hacen cargo empresas privadas con plantillas a partir de once empleados y situadas en localidades de al menos 10.000 habitantes.

Otro ejemplo es el de Alemania, que tiene establecido un impuesto llamado 'Mineralölsteuer', un 'céntimo verde' que grava el consumo

de productos petrolíferos para financiar el transporte público, y que responde a la máxima europea de 'quien contamina, paga'.

Resolución de problemas

Por otra parte, la norma vendría a resolver la falta de homogeneidad en el reparto de las subvenciones estatales, corrigiendo así desequilibrios entre ciudades que apenas reciben 0,05 euros por habitante, y otras en cambio superan los 20 euros. La ley además también establecería un protocolo para la financiación de medidas sociales que impliquen subvención al transporte, algo cada vez más recurrentes por parte de los Ayuntamientos.

**COMMON
DIRECTION >**

El nuevo Solaris Urbino 12 Diésel

www.solarisbus.com

Además, solicita en Andalucía que los concursos se rijan por coste real

Fedintra refuerza sus actividades de formación en el transporte escolar

Fedintra, la Federación Independiente de Transportistas de Andalucía, va a lanzar una campaña de formación para complementar los servicios del conductor de Transporte Escolar y de menores. "El objetivo no es otro que mejorar las condiciones de seguridad en la movilidad de los más pequeños; y que las personas responsables de esos trayectos tengan un mayor grado de especialización", asegura del presidente de Fedintra, Antonio Vázquez.

Ante los cambios continuos de normativa, tanto española como europea, que afectan directamente a la figura del conductor de transporte escolar y de menores, es necesario avanzar en los conocimientos en cuestiones de seguridad en los distintos tipos de vehículos, en primeros auxilios, atención general a menores, asistencia específica a niños con discapacidad física o psíquica, a padres, responsables educativos e, incluso, a personal de inspección de la administración de transportes y acompañantes.

La convocatoria es abierta a todos los responsables y a todas las empresas de transporte de Andalucía. Fedintra se suma a una iniciativa que ya se inició en el año 2010, ofreciendo una formación específica en el transporte



escolar a todos sus conductores y que, con esta actualización, pretende reforzar la seguridad vial en este transporte de escolares y menores, tan importante en el Transporte de viajeros por carretera.

Mejora de la calidad

Vázquez recuerda que "uno de los grandes objetivos de Fedintra era la mejora de los niveles de calidad, y para ello, la mejora en la formación de los profesionales es fundamental. Si además, esa formación es referente al transporte de menores, la importancia es mucho mayor. Debemos seguir siendo re-

ferencia en la ausencia de incidentes en el transporte en general, y en el de menores en particular; por lo que el esfuerzo de las empresas ha de ser reconocido y continuado con planes de formación como estos". En este sentido, la Federación solicita a la Agencia Andaluza de Educación que los concursos públicos de transporte escolar se rijan por los costes reales, denunciando la desviación a la baja de las licitaciones desde 2013, proponiendo el estudio conjunto de la mejora de los servicios de transporte escolar para el curso recién comenzado.



Fecav analiza los cambios de la futura Ley de Protección de Datos

'Preparándose para el Reglamento Europeo de Protección de Datos: la necesaria adaptación del sector del transporte de viajeros a un nuevo modelo de protección de datos'. Bajo este título, la Federación Empresarial Catalana de Auto-transporte de Viajeros (Fecav), ha informado a sus socios en una jornada de las novedades publicadas por el Boletín Oficial de la Unión Europea en este ámbito.

En la jornada han intervenido dos expertos conocedores de la materia del despacho Tornos Abogados, Antonio Sala y Antoni Sánchez. Han ido desvelando las principales novedades: principios, ámbito de aplicación, derechos de los interesados, convivencia de la nueva legislación con la actual, entre otras.

Cabe recordar que el Reglamen-

to desplegará todos sus efectos a partir del próximo 25 de mayo de 2018, fecha límite para que las empresas se adapten al nuevo régimen, por lo que también han desarrollado unos pasos a seguir en el procedimiento para la adecuación de las empresas al Reglamento Europeo.

El presidente de Fecav ha agradecido a todos los presentes su asistencia e interés, ha puesto de relieve la importancia del nuevo Reglamento y la necesidad de organizar la referida Jornada. El Reglamento desarrolla nuevas obligaciones para las empresas, que se suman a las ya existentes en el Sector. La Federación trabaja para acercar a sus empresas todas aquellas cuestiones de interés y aplicación con las que se encuentran en su día a día.



Apetam convoca un nuevo curso de capacitación profesional

La Asociación Provincial de Empresarios del Transporte de Málaga (Apetam) ha lanzado un nuevo curso de Capacitación Profesional para el Sector de transporte de viajeros y de mercancías, que es imprescindible para obtener el título de transportista y crear empresas del Sector.

El curso tendrá una duración de 100 horas y se iniciará el 23 de noviembre en la sede de Apetam, siendo preparatorio para el examen anual que convoca la administración para la obtención de estos títulos de Capacitación Profesional.

Desde Apetam señalan que

"para los que ya están y para todos aquellos que quieran introducirse en el Sector, es una gran oportunidad antes de que cambie la legislación y, por tanto, aumente la incertidumbre en esta materia".

En el año 2009, Apetam fundó un departamento específico de formación, para intentar mejorar la cualificación de los profesionales del transporte, que desde entonces gestiona cursos fijos o permanentes que se celebran todos los años, y otros que se diseñan en función de las necesidades que se generan en las empresas asociadas.

Race logra que el primer centro de UN en formación en seguridad vial esté en España

Las Naciones Unidas, a través de su Instituto para la Formación Profesional e Investigaciones, Unitar, y el Real Automóvil Club de España (Race) han firmado la creación del primer centro de formación especializado en seguridad vial. El evento ha contado con la presencia del subsecretario general de la ONU y director ejecutivo de Unitar, Nikhil Seth, y el presidente del Race, Carmelo Sanz, así como el embajador de España ante la ONU en Ginebra, Cristóbal González-Aller.

Este centro de formación de la ONU estará gestionado por el Race, y contará con un plan de trabajo que incluirá programas de capacitación, como la creación de un título de Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial a través de la realización de un curso de posgrado, en colaboración con la Universidad de Alcalá de Henares, que permitirá a los profesionales ampliar sus conocimientos en distintas áreas de prevención e intervención, y en el que se buscará la puesta en marcha de casos prácticos.

El centro también contará con otros niveles académicos, como los cursos de formación continua para técnicos en Seguridad Vial, o un programa de seminarios más temá-



uticos, como jornadas de especialización y encuentros con personalidades relevantes en el campo de la seguridad vial a nivel mundial.

Esfuerzo conjunto

El subsecretario general de la ONU, Nikhil Seth, ha recalcado el esfuerzo de Unitar y el Race por el fortalecimiento de las capacidades individuales e institucionales en el manejo de la seguridad vial. "A través de esta alianza estratégica crean el Centro Internacional de Autoridades y Líderes (Cifal) en la ciudad de Madrid especializado en seguridad vial, el cual beneficiará a funcionarios públicos y líderes alrededor del mundo", ha concluido Seth.

Como demuestran distintos estudios internacionales, las lesiones

por accidentes de tráfico causan más de 1,2 millones de muertes cada año en el mundo, siendo la novena causa de muerte en todos los grupos de edad a nivel mundial, y la principal causa de fallecimiento entre los jóvenes de 15 a 29 años.

Mediante la iniciativa de Unitar en el campo de la Seguridad Vial se busca contribuir a lograr el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 3.6 de la ONU: reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tráfico en el mundo para 2020, contribuyendo a mejorar la conducta de los usuarios de la carretera a través de la concienciación, formando a profesionales que impulsen medidas preventivas y aumentando el conocimiento de los factores de riesgo entre la población.



TU COMPAÑERO **PARA LLEGAR LEJOS**



Otokar

¿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.

© AIRDOM

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Avda. De Córdoba, 13 Nave 4 Pol. Ind. La Carrehuela - 26343 Valdemoro (Madrid) - Tél: +34916954301

www.otokar-somauto.com

Avanza comienza a rodar los primeros Volvo de un pedido de 111 unidades

Avanza comienza a recibir el pedido de 111 unidades Volvo B11R, B8RLE y 7900 Híbridos, entrega que está prevista que finalice durante el primer trimestre de 2018.

Además de estos nuevos chasis, la empresa española ha adquirido 55 nuevos Volvo 7900 Híbridos, de los que 23 ya están en circulación. Los nuevos vehículos entregados a Avanza están equipados con motores Volvo de última generación Euro 6c que permiten a los operadores de transporte obtener el máximo rendimiento de sus autobuses, tanto en carretera como en ciudad.

Estos nuevos autobuses entregados a la filial española del Grupo ADO disponen de las últimas tecnologías en seguridad Volvo, permitiendo al grupo español cumplir con los requisitos de seguridad de nivel II que no serán obligatorios hasta noviembre de 2018. Tecnologías como el sistema de asistencia para permanencia en el carril o el sistema de advertencia de colisión con frenado de emergencia (AEBS) se incluyen en el equipamiento.

B11R

La compañía añade 44 nuevos Volvo B11R con motor D11K de hasta 460 CV y 2.200 Nm de par. Disponen de las últimas tecnologías desarrolladas por Volvo en seguridad y confort, como el sis-

El operador incorpora, por primera vez a su flota, 56 nuevos chasis Volvo B11R y Volvo B8RLE, equipados con las carrocerías Castrosua Magnus e Irizar i3, i4 e i6.



tema de control de cruceo adaptativo y el sistema I-See. Para permitir una menor resistencia al aire, estos nuevos chasis también están equipados con el Dynamic Chassis Lowering de Volvo, sistema que permite que el vehículo reduzca de manera automática la altura del chasis en 20 mm una vez superados los 80 km/h. Estos vehículos están en circulación en las ciudades de Málaga, Huesca, Zaragoza y Madrid a través de Avanza Alosa, Avanza Portillo, Avanza Cercanías y Avanza Zaragoza.

Avanza también ha apostado por la versatilidad del Volvo B8RLE, añadiendo a su pedido 12

nuevos Volvo B8RLE que estarán en circulación en Benidorm y en la Comunidad de Madrid. El nuevo Volvo B8RLE está equipado con el motor D8K Euro 6 Step C con hasta 320 CV y un par máximo de hasta 1.200 Nm.

Por último, manteniendo su compromiso con el medio ambiente, Avanza ha decidido incorporar a su flota de urbanos 55 nuevos Volvo 7900 Híbridos, de los cuales 23 ya están en circulación. Están equipados con el motor D5K y con el motor eléctrico Volvo I-Sam de 120 CV. Estarán en circulación en las localidades de Getafe, Mataró, Terrasa, Ávila y Zaragoza.

King Long ha realizado sendas entregas de sus modelos C9 y C13

Veinbus, distribuidor oficial de King Long en Andalucía, ha hecho entrega a la empresa almeriense Alonso Carboneras de un King Long C9 de 35 plazas, más guía y conductor, de longitud.

El vehículo cuenta con motorización Cummins de 6,7 litros Euro 6 y 320 CV potencia (233 kW), cambio automático ZF Ecolife 6AP1200, AEBS+LDWS, lunas dobles extra-tintadas, tratamiento cataforético anticorrosión de la carrocería, maleteros neumáticos, sistema antibacteriano en cabina y supresión automática de incendios en el compartimento del motor.

En cuanto a confort para los pasajeros dispone de butacas reclinables y desplazables en polipiel de la marca Fainsa Gala con cinturones de seguridad, mesitas, revisteros y reposapiés.

Del mismo modo, Veinbus tam-

bién ha completado la entrega a la empresa cordobesa Autocares El Bauti de un King Long C13 de 59 plazas, más guía y conductor, dotado con los más avanzados niveles de seguridad.

El vehículo está equipado con la nueva motorización Cummins ISL de 9 litros Euro 6 con 400 CV potencia (293 Kw), cambio manual ZF 6S-1901, AEBS con LDWS, maleteros neumáticos, llantas de aleación Alcoa, monitor de presión de neumáticos por radiofrecuencia, ayuda al aparcamiento, lunas dobles extra-tintadas, sistema antibacteriano en cabina, nevera y supresión automática de incendios en el compartimento del motor.

El vehículo cuenta con butacas en piel artificial Fainsa Gala reclinables y desplazables con cinturones de seguridad, reposapiés, mesitas y revisteros entre otros detalles.



Momento de las entregas a Alonso Carboneras (izqda.) y El Bauti.



Uno de los Enviro200 que circulan por la capital británica.

Londres reconoce su labor de respeto medioambiental a BYD

La ciudad de Londres ha premiado a las compañías de autobuses que más han contribuido en la reducción de las emisiones de CO2 a la atmósfera. La tercera edición del 'Low Carbon Championship Award' ha galardonado por segunda vez a BYD como mejor fabricante de vehículos pesados de bajas emisiones.

También ha recibido el premio más importante de la noche, junto con varios operadores de la capital británica. BYD, Transport for London (TfL) y GoAhead London han sido las empresas galardonadas con el 'Grand Prix', por su efectiva colaboración en la distribución

de vehículos, la capacidad operativa y de infraestructura que han hecho posible que Londres tenga dos líneas completamente eléctricas, la 507 y 521.

Ciudad sostenible

La velado sirvió, en gran medida, para reconocer los avances de empresas públicas y privadas en hacer de Londres una ciudad sostenible cuyo transporte colectivo no tuviese costes de emisiones. Como ejemplo, se cito que el garaje de la ciudad, el de Waterloo, ya tiene capacidad para más de 50 autobuses eléctricos.

Sunsundegui continúa con un buen ritmo de entregas de su modelo SC7

La Municipalidad de Ferreira, en el Alentejo portugués, acaba de adquirir un SC7 de Sunsundegui carrozado sobre chasis Scania 410 KEB (foto de arriba). Está preparado para transportar a 59 pasajeros en sus 13,10 m. Cuenta con voladizo trasero para maximizar el espacio, suspensión delantera independiente y caja de cambios automática.

Además de la cámara de marcha atrás que incorpora el SC7 de Sunsundegui de serie, este modelo dispone de cámara en el estribo trasero. Para el entretenimiento del pasajero tiene el kit Actia ACT-650 con dos monitores, uno de 22 pulgadas y otro de 19. El micrófono del conductor es de flexo, mientras que el micrófono del guía es de rosca. Este modelo, con GPS, ofrece al guía una luz flexo y al conductor una toma doble de puerto USB, además de toma de corriente tipo mechero de 24v. Destinado al transporte escolar cuenta con mampara de separación del chófer respecto al pasaje y anclaje de tres puntos en la butaca central de la última fila. El radar avisa al conductor visual y acústicamente de si el vehículo está abandonando el carril involuntariamente.

También en el país vecino, la empresa MGC Transportes acaba de

adquirir un SC7 carrozado por Sunsundegui sobre chasis Mercedes OC500 RF 1943 (foto central). Optimizado para el mayor número de plazas ya que cuenta con voladizo en el estribo, está preparado para transportar a 55 personas en sus 13,10 m. Cuenta con suspensión delantera independiente y caja de cambios automática además de llantas de acero.

Preparado para el transporte escolar, dispone de letrero luminoso colocado en la visera y un total de 55 salidas de aire y luces para la lectura en el portaequipajes que incorpora también 28 puertos USB.

Por último, ya en nuestro país, Autocares Itálica ha adquirido un SC7 carrozado sobre chasis MAN RR23591 (foto de abajo). Tiene 13,10 metros de longitud y está preparado para transportar a 59 pasajeros cómodamente. Cada una de las plazas dispone de salida de aire y luz de lectura además de puerto USB, un total de 59 para el pasaje, a los que hay que sumar los puertos dobles que se incorporan tanto en la zona del conductor como en la del guía. Dotado con faros bi-led y cámara trasera, el radar avisa tanto acústica como vibratoriamente de la salida de carril involuntaria del vehículo.





Van Hool será pionero en los autocares eléctricos en EEUU

Van Hool será el primer fabricante en introducir en el mercado norteamericano un autocar totalmente eléctrico, su modelo CX45E, en el primer trimestre del 2019. Van Hool seleccionó a Proterra, un destacado productor estadounidense de tecnología de baterías para vehículos pesados, para proporcionar la tecnología de batería E2.

El vehículo con motor eléctrico 100% tendrá un radio de acción de más de 300 km y se utilizará principalmente para discrecional y transportes regulares de pasajeros en distancias cortas. El CX45E será diseñado y desarrollado en la empresa

matriz belga en Koningshooikt.

Los autocares Van hool están diseñados para viajes interurbanos de larga distancia, con énfasis en la comodidad para el viajero y la seguridad operativa para el cliente. El CX45E se presentará primero, seguido más tarde por el modelo CX35E, que es un modelos más corto. Los nuevos CX45E y CX35E comparten la tecnología de batería Proterra E2. Esta es la misma tecnología con la que se estableció el récord mundial de distancia recorrida tras una sola carga. Más de 10.000 autobuses y autocares Van hool están operando en América del Norte.

Anno Dirksen, que desempeñaba la misma labor en Italia, estará al frente

VDL recupera la filial en España

Madrid será la sede de la nueva filial de VDL en nuestro país. La decisión tomada por el fabricante holandés es "la lógica continuación de la estrategia de la marca por impulsar la presencia directa de la división de autobuses y autocares en los mayores mercados de la Europea Occidental", indican desde la marca.

Y el español está, actualmente, inmerso en un importante crecimiento. Después de Reino Unido, Alemania y Francia, España es el cuarto en el segmento de autobuses y el segundo en autocares, solo por detrás de Alemania.

"Estamos muy orgullosos del hecho de estar también activos en este mercado tan atractivo con una filial propia al 100%. Una vez finalizado el periodo de crisis, el español es un mercado que está creciendo muy rápidamente", indica el director comercial de VDL Bus & Coach, Marcel Jacobs.

VDL Bus & Coach España SL está liderada por Anno Dirksen, que ha dedicado los últimos nueve años de su carrera a la dirección general de la filial italiana de la compañía. Para el proceso de la post-venta, Dirksen contará con la



Anno Dirksen, a la derecha, será el nuevo director de la filial española.

amplia experiencia en el mercado nacional de Angel Gómez. Dirksen ya ha apuntado que, para él, "es un honor y un gran desafío liderar esta nueva filial en uno de los mercados más grandes e importantes de la Europea occidental. Además de la completa oferta de VDL Bus & Coach, VDL Bus & Coach España también aporta una organización adecuada de recambios y post-venta".

El Grupo

Las actividades de VDL Bus & Coach consisten en el desarrollo, la fabricación, las ventas y la posventa de una amplia gama de autobuses, autocares y módulos

de chasis, la conversión de la extensión de los mini y midi buses y la compra y venta de autobuses de segunda mano. La fabricación tiene lugar en los Países Bajos y Bélgica.

VDL le concede un gran valor a la calidad, la seguridad, la durabilidad, el medio ambiente, el bajo consumo de combustible, la comodidad y los bajos costos de mantenimiento. Las ventas de sus productos se realizan a través de una red mundial compuesta por oficinas de ventas, importadores y agentes de propiedad corporativa en más de 30 países, lo que permite ofrecer soluciones de transporte personalizadas.



www.recambiosstp.com



TODO LO QUE NECESITAS PARA TUS AUTOBUSES Y AUTOCARES

DISPONEMOS DE MÁS DE 10.000 REFERENCIAS DE CARROCERIA, ESPEJOS, ILUMINACIÓN, CLIMATIZACIÓN, DIFERENCIALES, FRENOS Y MOTORES COMPLETOS CON SUS DESPIECES

"Trabajas con personas y la seguridad es básica, por eso te ofrecemos productos de máxima calidad"

Nuestro compromiso es seguir creciendo juntos día a día



"The research of quality"

📧 hola@recambiosstp.com 📞 96 159 42 70

Mercedes-Benz elige Croacia para la presentación dinámica del Turismo

La ciudad croata de Split fue el escenario para el debut del nuevo autocar de piso elevado de Mercedes-Benz. Un concepto basado en las premisas de máxima rentabili-

dad, seguridad, funcionalidad y confort. El resultado es el Turismo RHD, un autocar dotado de atributos que convencen por igual a empresarios, pasajeros y conductores.

Con un mayor número de versiones de equipamiento y motorización, el nuevo Turismo RHD cubre una variedad inusual de aplicaciones: desde el transporte de línea regular de larga distancia hasta viajes de turismo de largo recorrido, pasando por servicio de lanzadera, excursiones y servicio ocasional en líneas interurbanas.

El nuevo Turismo RHD llega para sustituir, después de 11 años de producción, al autocar de piso elevado más vendido de Europa. La producción en serie ya ha comenzado, y hasta finales de 2017 se asumirá la fabricación de todos los modelos.

El nuevo Turismo RHD responde a la exigencia sectorial de mínimos costes con un consumo de combustible aún más reducido, gracias a un concepto aerodinámico optimizado y a una carrocería de diseño completamente nuevo, así como a un peso 200 kg menor, lo que comporta una reducción del consumo en un 4,5% aproximadamente. El coeficiente c_x de 0,33 es un valor inédito en el segmento de los autocares.

Si a ello sumamos la reducción del consumo que supone el uso de motores de la nueva genera-



ción OM 470 con paquete de eficiencia, introducida en verano de 2016, el ahorro asciende incluso al 7%. Si se recorren 100.000 km al año, esto significa un ahorro de combustible de 1.500 a 2.000 litros, que equivalen a unas cuatro a cinco toneladas de emisiones de CO₂.

El concepto de propulsión del Turismo RHD se basa en la última generación del motor de seis cilindros en línea Mercedes-Benz OM 470, con 10,7 l de cilindrada y paquete de eficiencia. El nuevo tope de gama es el motor de 456 CV, que combina un elevado dinamismo con un consumo bajo. Otra

novedad en el abanico de propulsores para el Turismo RHD es el OM 936, disponible como opción, con 7,7 l de cilindrada y una potencia de 354 CV.

El primer contacto visual con el autocar revela las intenciones de los responsables del desarrollo. A pesar de la profunda renovación del diseño, el nuevo Turismo sigue siendo un Mercedes-Benz típico con su fisonomía inconfundible y la sugestiva interacción de formas y líneas. Esto incluye un aspecto esencial del nuevo autocar de piso elevado: no hace que su antecesor directo parezca obsoleto.



Iveco manda 51 minibuses para el escolar de Lituania

Iveco Bus suministra a Lituania 51 nuevos minibuses destinados al transporte escolar de estudiantes de primaria y secundaria, así como de niños con movilidad reducida, tras hacerse con la licitación del Ministerio de Fomento del país. La entrega se ha hecho en la Plaza de la Catedral de Vilnius, con la presencia de la presidenta de Lituania, Dalia Grybauskaitė, y la ministra de Educación y Ciencia, Jurgita Petrauskienė, además de otros representantes de las administraciones estatales y escolares.

Estos autobuses escolares Iveco Daily cuentan con 19 asientos de seguridad y están equipados con un diseño de escalón inferior y sistema de advertencia de luz especial que informa al conductor sobre los niños que salen del autobús. También tienen un dispositivo Alcolock, que evita que el conductor arranque el motor si la mues-

tra de aliento contiene partículas de alcohol. Cumplen con todos los criterios de seguridad y calidad de la Unión Europea y, al mismo tiempo, se ajustan a las condiciones de las carreteras en Lituania. Con un peso bruto total de hasta cinco toneladas, estos minibuses aprovechan las prestaciones del motor Iveco 3.0 Euro 6C con 150 CV y par de 350 Nm.

Características de Lituania

Como parte del programa para mejorar las condiciones en las escuelas, el Ministerio de Educación de Lituania compra nuevos autobuses cada año, gracias a los cuales los niños que viven en pueblos remotos pueden llegar a la escuela fácil y rápidamente. Desde el año 2000, el Ministerio de Educación y Ciencia de Lituania ha solicitado un total de 900 de estos autobuses, 270 de ellos Iveco Daily.



Heuliez recibe un pedido para 10 articulados eléctricos

Heuliez Bus, marca de autobuses de CNH Industrial, ha recibido el primer pedido importante de su nueva gama de autobuses urbanos eléctricos. Tide Buss, uno de los mayores operadores de transporte de personas de Noruega, ha realizado un pedido de 10 unidades GX 437 Elec, destinados a operar en la ciudad de Trondheim. Esta ciudad es famosa por ser un centro pionero del transporte sostenible y dispone de la mayor flota operativa de autobuses eléctricos de Noruega. De acuerdo con la licitación, los autobuses eléctricos serán entregados en el segundo trimestre de 2019.

El modelo GX 437 diseñado por Heuliez Bus, articulado y totalmente eléctrico, están fabricados inte-

gramente en acero inoxidable y equipados con baterías de óxido de titanato de litio y un motor eléctrico de 160/200 KW. Permite más de 130 personas a bordo en un único viaje.

Inversiones en fábrica

El pedido de Tide Buss supone la primera validación demostrada de este prototipo, tras años de I+D por parte de Heuliez Bus en el ámbito de la electrificación de autobuses urbanos, en los que se han realizado unas inversiones notables, particularmente en las instalaciones de la empresa en Rorthais (Francia). Heuliez Bus tiene más de 600 unidades eléctricas en servicio desde 2013.

Reconocimiento al respeto ambiental por parte de la prensa internacional

VDL, Iveco y Setra han conseguido el galardón 2018 del 'Sustainable Bus'

El VDL Citea SLFA-181 Electric como bus urbano, el Iveco Crossway LE Natural Power en la categoría de Intercity y el Setra Comfort-Class S516 HD/2 como autocar, han sido los premiados de esta edición de los premios 'Sustainable Bus' 2018, entregado en el marco de la Feria Busworld.

El jurado internacional está integrado y coordinado por diversos miembros de revistas y editoriales de prensa especializada en el Sector de distintos países, promovido por la italiana Autobus.

El premio pretende desempeñar un papel en la promoción de una nueva cultura de movilidad, no solo alentando el uso de las tecnologías más avanzadas en términos de bajo impacto ambiental, sino también teniendo en cuenta la seguridad de los vehículos y la capacidad del vehículo para reducir el peligro de pasajeros, peatones y el conductor.

La sostenibilidad también significa establecer una imagen positiva del vehículo ante los ojos del público en general. Por lo tanto, pueden entrar en juego varios aspectos, como el ruido, la reciclabilidad de



los componentes y el compromiso medioambiental general del fabricante.

Los premiados

En la categoría de autobús urbano ha ganado el VDL Citea SLFA-181 E, por ser el primer fabricante con una estricta línea de transmisión eléctrica modular para todos los modelos. Se le ha otorgado en particular a los autobuses de 18 m.

Iveco Crossway LE Natural Power ha sido galardonado como el mejor Intercity, siendo la primera vez que un fabricante propone un autobús interurbano de baja entrada con motor a Gas Natural.

Como autocar, el ganador ha sido el Setra ComfortClass S516 HD/2. De 13 metros con dos ejes representa el nuevo estándar para los servicios turísticos con altas características técnicas.

A Coruña habilita el acceso del interurbano al Centro

La Xunta de Galicia pondrá en marcha el 6 de noviembre el Plan de acceso de los autobuses interurbanos al centro de A Coruña. En total, formarán parte de esta primera fase 12 líneas de autobús de los corredores este y centro, que comunican A Coruña con Oleiros, Cambre, Sada y Culleredo, incluido el autobús al aeropuerto. Los usuarios podrán bajar y subir en el autobús directamente en el centro de la ciudad, lo que supone una importante mejora de la movilidad con respecto a la situación actual, en que solo pueden subir y bajar del transporte público interurba-

no en la estación, situada en Catro Camiños.

Millón y medio de pasajeros

Con la entrada en funcionamiento del Plan no sólo mejorarán los tiempos de viaje hasta su destino final en el centro de A Coruña, sino que además evitarán la necesidad de realizar un trasbordo con el autobús urbano. Se estima que un total de 1,5 millones de pasajeros al año emplean estas líneas incluidas en la primera fase del Plan de acceso del transporte interurbano al centro de A Coruña.



La intermodal de Santiago inicia la primera fase de obras

El vicepresidente de la Xunta de Galicia, Alfonso Rueda, ha resaltado la aprobación del proyecto de la estación intermodal de Santiago de Compostela, que permitirá licitar la primera fase de las obras antes de que finalice el año. El proyecto integrado incluye la estación de autobuses y la pasarela peatonal de conexión con la terminal ferroviaria, además de la declaración de urgente ocupación de los bienes y derechos afectados.

Los trámites autorizados permitirán una mayor agilidad, reduciendo los plazos de tramitación a seis meses. "Así la previsión es la licitación de la primera fase de las obras antes de que finalice el

año", abundó Rueda, precisando además que la declaración de urgencia de las expropiaciones posibilitará que en el primero semestre del próximo año puedan comenzar las obras.

Esta primera fase para la construcción de la estación intermodal de Santiago consta de un presupuesto de 11 millones de euros, en el marco de una inversión total de 41,7 millones de euros. Una vez ejecutadas la estación de autobuses y la pasarela de conexión, se agilizará para el usuario el intercambio entre los dos modos de transporte y se dotará el Ayuntamiento compostelano de un edificio adaptado a las exigencias técnicas y de accesibilidad.

Dbus analiza los primeros resultados de su prueba piloto de pago con 'contactless'

Desde el 11 de agosto, en las líneas 16 y 45 de la red de autobuses de San Sebastián existe la posibilidad del pago del billete ocasional diurno con tarjetas de crédito y débi-

to sin contacto, Visa, Mastercard y American Express y con diversas aplicaciones móviles. Ya se conocen los primeros resultados de esta experiencia.

A petición de empresas del sector de la banca y del transporte, el director adjunto de Dbus, Javier Vallejo, dio a conocer los primeros resultados del funcionamiento del proyecto piloto desarrollado por Dbus junto a Gekoin Ingenieros y Banco Santander.

En este primer mes y medio se han realizado más de 2.000 validaciones. A pesar de que los potenciales usuarios son ocasionales o visitantes, se trata de un novedoso sistema con mucha proyección, ya que actualmente el parque de tarjetas de crédito y débito tipo *contactless* EMV es del 90%.

Javier Vallejo señaló que una de las principales ventajas del sistema de pago con tarjetas de este tipo es que "se agiliza el pago al entrar al autobús, reduciendo el tiempo en cada parada y posibilitando una reducción de los tiempos de viajes. Asimismo, se reduce el dinero en metálico recaudado diariamente, facilitando las labores de liquidación". Está previsto que el proyecto piloto dure un año y, en función de los resultados, se pueda extender al resto de las líneas de Dbus.

El marco elegido para dar estos datos fue la Comisión de Nuevas Tecnologías, Marketing y Calidad de Atuc, celebrada en Madrid el pasado 4 de octubre.

Cambio de imagen

Dbus va a actualizar su imagen corporativa en los autobuses incorporando la nueva imagen del Ayuntamiento de San Sebastián. Esta actualización fue aprobada por el Consejo de Administración de Dbus el pasado 21 de julio de 2017 con el objetivo de mejorar la comunicación hacia las personas usuarias, haciendo reconocible el servicio de dbus como un servicio de transporte municipal.



En 2004, Dbus modernizó su imagen corporativa adoptando como logotipo la ranita meridional del País Vasco y el nombre comercial de Dbus. Asimismo, el diseño también incluía los colores azul y verde. El azul es el color vinculado a San Sebastián y el verde pone de manifiesto el esfuerzo que se realiza desde Dbus para la mejora del medio ambiente. En la última década, esta imagen corporativa se ha ido consolidando y se ha convertido en una marca muy reconocida, tanto a nivel local como a nivel exterior, gracias a la intensa participación en proyectos europeos y colaboración con organizaciones estatales e internacionales.

En mayo de 2017, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de San Sebastián aprobó la nueva imagen corporativa del Ayuntamiento. El diseño parte del logotipo utilizado por el Ayuntamiento durante las últimas tres décadas, que está basado a su vez en el escudo oficial de la ciudad. La renovación de la imagen del Ayuntamiento se plantea como un proceso de unificación e integración de la imagen de todos los departamentos y entidades pertene-

cientes al Ayuntamiento, como proyecto aglutinador de todos los servicios que ofrece la administración local.

Para discapacitados

Además, con el objetivo de mejorar el trato y la relación con las personas usuarias con discapacidad, Dbus ha organizado un curso de formación para conductores en colaboración con Gureak. La formación busca dar herramientas y técnicas a los conductores para que puedan establecer una relación adecuada con las personas con discapacidad usuarias de los servicios de Dbus.

A estas primeras sesiones están asistiendo 60 conductores y progresivamente se irá formando al resto de la plantilla. La formación analiza conceptos básicos sobre discapacidad, así como situaciones habituales relacionadas con diversas discapacidades y las habilidades necesarias para relacionarse en cualquier situación con las personas que presenten algún tipo de discapacidad, bien sea física, sensorial o psíquica. Para ello, la formación se apoya en casos prácticos, vídeos y *role playing*.



Hidral Gobel

www.hidralgobel.com

Productos para la **Accesibilidad**









Tussam supera los 51 millones de viajeros hasta agosto

La empresa municipal de transportes de Sevilla, Tussam, ha incrementado su número de viajeros con 287.888 más transportados al cierre de los primeros ocho meses del ejercicio respecto al mismo periodo de 2016. De esta forma, la empresa continúa con su línea ascendente, con un total de 51.607.650 viajeros, un 0,6% más.

Durante el pasado mes de agosto, la demanda se situó en 4.034.155 viajeros, 32.549 viajeros más que en el mismo periodo de 2016. Por lo que respecta al periodo de enero a agosto, la oferta total fue de 842.268 vueltas con 12.455.410 kilómetros recorridos, un 1,2% menos que en el mismo periodo del año pasado.

Puntualidad y regularidad

Las vueltas perdidas por distintos conceptos (tráfico, averías, faltas de personal...) han descen-

dido en un 45% respecto a agosto del año pasado, representando tan solo el 0,4% de las realizadas.

La puntualidad y regularidad del servicio se sitúa en ambos casos por encima del 79%, dos y cinco puntos superior respectivamente sobre las del mismo periodo de 2016. Las vueltas perdidas por los distintos conceptos suponen el 0,7% de las previstas, habiendo descendido un 12% respecto al año pasado, destacando el descenso del 25% de las vueltas perdidas por tráfico.

En cuanto al uso de los distintos tipos de billete de viaje, el más utilizado durante este periodo ha sido la tarjeta sin transbordo con el 25,1%, más de un punto superior a la del año pasado. Le sigue la tarjeta con transbordo, que se sitúa en el 20,9% y la tarjeta de la tercera edad que se sitúa en el 18,3%.

En noviembre entran en servicio cuatro líneas de la nueva red urbana

Los colores corporativos de TMB llegan a los 30 años recorriendo Barcelona

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 había iniciado una modernización de su imagen de cara a los Juegos Olímpicos, que se celebrarían en 1992. No solo se cambiaron los colores, pues 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 estaba presente en las anteriores flotas, pero ahora se presentaba con una tonalidad más cálida. El blanco se utilizó como color base y abarcaba la mayor parte de la superficie del vehículo. Además, se incluyó el color negro para enmarcar las ventanas. El estudio sobre la estética de los vehículos también se centró en el interior; así, se redistribuyeron los asientos y se aplicaron tonalidades grises. El símbolo de TMB se situó en el frontal y la trasera del autobús para hacerlo más visible, como medida de carácter comunicativo.

Actualidad

Por otro lado, la entidad y el Ayuntamiento han presentado el plan



final de la nueva red de autobús, en la que se inaugurará una línea diagonal (D40) y tres líneas verticales (V5, V29 y V31).

La apuesta se enmarca en el cumplimiento de los objetivos que marca el Plan de Movilidad Urbana (PMU) desde 2013 hasta 2018, de fomentar los desplazamientos a pie, en bici y en transporte público. Para llegar a cumplir la legislación en materia de contaminación atmosférica hay que reducir en un 21% los desplazamientos en vehículo privado.

Actualmente en Barcelona hay 16 líneas de autobuses en funcionamiento, donde registran unas 322.000 validaciones diarias y concentran el 44% de la demanda de los autobuses de Barcelona.

La nueva red ofrece a los usuarios más frecuencia de paso (de 5-8

minutos los días laborables de 7.00 a 21.00 horas), menos tiempo de espera y de viaje, más regularidad y fiabilidad del servicio, más facilidad de uso, mejora de la información estática y dinámica a los pasajeros, tanto en las paradas como a los vehículos y más conectividad y mejor cobertura del territorio.

El 13 de noviembre es la fecha prevista para la entrada en servicio de las cuatro nuevas líneas. Se prevé que las 20 líneas que estarán en marcha al finalizar el cambio en la red transporten 350.000 viajeros los días laborables, cerca del 48% del pasaje de la red de autobuses.

Esta fase conllevará cambios el recorrido de las nuevas líneas H6, H14 y H16, y de las líneas convencionales 27, 42, 68, 91 y 109, así como el cierre de otras siete.

Titsa obtiene un incremento constante en el nivel de satisfacción del usuario

El índice de satisfacción de los clientes de Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa) ha aumentado por tercer año consecutivo hasta alcanzar los 72 puntos, frente a los 64 puntos obtenidos en 2014, los 67 en 2015 y los 68,6 el año pasado. Este dato consolida una tendencia al alza en la satisfacción de los clientes de la compañía, superando de esta manera por primera vez el umbral de los 70 puntos sobre 100 posibles.

Los resultados de la encuesta indican que el 82% de los usuarios recomendaría Titsa a amigos y familiares para sus desplazamientos en guagua. Desde la compañía se asegura que estos datos suponen un refrendo a las medidas impulsadas desde el Cabildo e indican una evolución positiva en la percepción que tienen los usuarios sobre la empresa. Las líneas que prestan servicio en la zona norte de Tenerife reciben la puntuación más alta, seguidas por las líneas especiales y las urbanas de Santa Cruz de Tenerife.

De los 18 atributos analizados en la consulta a los clientes, todas las categorías mejoran respecto a 2016. Para los clientes, los atribu-



Ginés León, durante la presentación sobre Big Data en el marco de SALT.

tos más importantes a la hora de valorar la compañía son la puntualidad, la seguridad personal y la frecuencia de paso.

Big Data

Por otro lado, la compañía está aplicando soluciones Big Data para mejorar la movilidad en la isla. El responsable de su departamento Data Science, Ginés León, afirma que "el Big Data no es sino la capacidad que tenemos con las herramientas actuales, tanto de *software* como de *hardware*, y a un coste accesible, para abordar la ingente cantidad de datos que se generan a nuestro alrededor, tanto desde dentro de la

empresa como desde fuera, para afrontar con un mayor ratio de éxito tanto la gestión diaria como la estrategia propia de la empresa".

Titsa está ya aplicando estas técnicas en los estudios de los flujos de movilidad a través del uso de los servicios ofertados, conocer el perfil del usuario, su categorización y la movilidad demandada dependiendo de los orígenes y destinos, así como la revisión de las demandas de las paradas y la gestión de los talleres. "Estamos llegando a un punto en el que estas matrices pueden llegar retroalimentadas por el presente y a estimar sus valores a través de técnicas de predicción", aseguró Ginés León.



Nogebus hace entrega de cuatro unidades Titanium a Basebus

El operador Basebus (Badajoz Sevilla BUS), dedicado al transporte de viajeros y con sede en Badajoz, ofrece rutas directas al aeropuerto de Sevilla desde la capital pacense en un tiempo de dos horas y media, también una conexión directa entre Badajoz y Huelva y, como novedad, una ruta desde Barcelona a Sevilla.

Basebus, siempre pensando en el usuario como punto fundamental y ofreciendo el mejor servicio, ha adquirido cuatro unidades del modelo Titanium 345 - 12,920 m carrozado por Nogebus

y montado sobre un bastidor OC500 Euro 6, equipado con los últimos avances tecnológicos del mercado y de confort como la plataforma elevadora para nueve PMR (Pasajeros con Movilidad Reducida), 46 butacas tapizadas con piel sintética, butaca del conductor personalizada, faros LED (antiniebla, posición, luces de día, cruce y largas), suelo y estribos personalizados, desfibrilador, portabicicletas, bodega con compartimento de animales y ropa, kit de cámaras vídeo vigilancia con grabador...



Castilla-La Mancha licita las primeras líneas integradas

En su intervención en el Debate del Estado de la Región, el pasado 18 de octubre, el presidente de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Page anunció la licitación de las primeras cuatro concesiones zonales de transporte de viajeros que integrarán el uso general con el escolar, permitiendo ampliar la oferta de servicios y su cobertura territorial, como la concesión zonal integrada de la Serranía Alta-Alcarria de Cuenca, la de las Sierras de Albacete; de la comarca Sur de Ciudad Real y la del Señorío de Molina; esta última para su renovación.

Asimismo, destacó que se han mejorado y establecido nuevos servicios Astra, como los de Marchamalo-Guadalajara, Fontanar, Yunquera, Moherando y Huma-

nes; Cobisa-Argés, junto a la propuesta de Alovera-Villanueva de la Torre y Quer y el estudio del nuevo servicio para Yebes y las mejoras en Cabanillas del Campo.

Además, antes de finalizar 2017 se van recuperar los descuentos a jóvenes menores de 30 años en los servicios de transporte de viajeros por carretera que se desarrollen íntegramente en la región, con un descuento que supondrá un ahorro del 50%.

Además, García-Page explicó que "a lo largo del segundo semestre de 2018 recuperaremos la tarjeta de transporte para mayores y otros colectivos sociales", que permitía viajar gratis en el transporte interurbano de viajeros a mayores y discapacitados.

Unauto presenta su nueva app para los usuarios del urbano de Toledo

Unauto ha presentado Toledo Bus, su nueva aplicación móvil, 'Bus Toledo', destinada a aumentar la comodidad a la hora de saber

todos los datos de los autobuses y la de mejorar la calidad de viaje de todos los usuarios del transporte público de la ciudad.

Al evento de presentación de esta nueva herramienta, celebrado en el consistorio de la capital castellana, asistieron la alcaldesa de Toledo, Milagros Tolón; el concejal del Área de Movilidad, Seguridad Ciudadana y Protección Civil, Juan José Pérez del Pino; el gerente de Unauto, Ramón Martínez; y el director de Sistemas de Grupo Ruiz, José María Martín Bobis.

Algunas de las características principales de la aplicación son la gestión de paradas favoritas, por la que el usuario puede marcar determinadas paradas como favoritas y saber, de manera más rápida, los tiempos de llegada del autobús a dichas paradas; paradas cercanas, pues se geolocalizan las paradas más próximas a cada posición; líneas y horarios, incluida en la parte informativa de la aplicación donde se desglosan tanto las líneas, como los horarios de las mismas; e información turística, sección de la aplicación destinada al turista ocasional en la que se informa sobre sitios de interés de la ciudad, horarios de apertura, localización y rutas para llegar.



Milagros Tolón ha recordado que la aplicación se enmarca en el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) del servicio público de transporte urbano que se presentó hace unos meses para destacar que el lanzamiento de esta aplicación "es el mayor avance que ha tenido el servicio en toda su historia, lo considero una revolución" y subrayar que esta aplicación "sitúa a la ciudad a la vanguardia del transporte".

Aparte de la aplicación, en di-

cha presentación también se anunció la renovación gradual de los paneles informativos SAE instalados junto a las paradas de autobuses, en los que los usuarios pueden conocer el tiempo que falta para la llegada del siguiente autobús, así como la renovación progresiva de las marquesinas y de las máquinas expendedoras de billetes en los autobuses y la instalación de dos puntos digitales de información y consulta, situados en el Ayuntamiento y en las oficinas de Unauto.

Ambas entidades firman un convenio para potencial los ámbitos rurales

Castilla y León y la Diputación de Palencia, juntos para mejorar la movilidad provincial

El consejero de Fomento y Medio Ambiente, Juan Carlos Suárez-Quíñones, y la presidenta de la Diputación de Palencia, Ángeles Armisén, han firmado un convenio para facilitar la movilidad en la provincia norteña.

Se potenciará el sistema de transporte de viajeros por carretera en ámbitos rurales. La Diputación aportará 250.000 euros, que se suman al presupuesto destinado por la Junta de Castilla y León al transporte en la provincia palentina, que asciende a 1.533.000 anuales.

Los servicios a implantar utilizarán el sistema de transporte a la demanda o el transporte convencional. Suárez-Quíñones ha destacado que el convenio firmado es un ejemplo más de la intensa coordinación y estrecha vinculación entre ambas instituciones con el fin, en esta ocasión, de potenciar el servicio de transporte público de viajeros de las poblaciones del ámbito rural, contribuyendo a facilitar el acceso de todos sus habitantes a los servicios públicos esenciales.

La Consejería de Fomento y Medio Ambiente se compromete a hacer las modificaciones que fueran necesarias en los contratos de gestión del servicio público regular de



viajeros de uso general con el fin de ampliar y crear nuevos servicios para satisfacer eficaz y eficientemente las necesidades convenio es garantizar la movilidad de la población de los entornos rurales facilitando el acceso a los servicios básicos, como la sanidad, la cultura o el ocio.

El servicio de transporte de viajeros por carretera en la provincia de Palencia está integrado por 33 contratos de transporte, mayoritariamente deficitarios, y a cuyo mantenimiento la Consejería de Fomento y Medio Ambiente contribuye con una subvención anual superior a 1,5 millones de euros.

Además, dispone de un servicio de transporte a la demanda que, con la ayuda de las nuevas tecnologías, permite a una población de 52.693 personas viajar cuando lo necesita. El servicio se organiza en nueve zonas, con 89 rutas que ofrecen transporte a 378 localidades, la mayoría pueblos pequeños y mal comunicados. Junto a ambos servicios, la Junta ha puesto en marcha el transporte escolar de uso compartido, que integra el transporte regular con el escolar. En este curso recién inaugurado, existen 48 nuevas rutas que se suman a las 29 ya existentes, lo que suma un total de 77 rutas que benefician a 253 localidades.



Málaga persigue una flota más sostenible de la mano de Iveco

Iveco Bus hizo entrega hace algunas fechas 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 contaba 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 NO_x, 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.



Palma anuncia la renovación de más de la mitad de su flota

El Consejo de Administración de la EMT de Palma de Mallorca ha confirmado la aprobación del préstamo de 30 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para la renovación de la flota de autobuses, concretamente de 96 unidades de las 177 que la componen en su totalidad.

En la primera fase de la renovación la inversión será de 30 millones de euros, de los que la mitad serán aportados por el BEI y los otros 15 procederán de otras entidades. Para la segunda fase, quedarán los 15 millones restantes del BEI. Los autobuses renovados serán los que tienen entre 15 y 17 años, el 53,3% del total, sustituidos por otros de GNC.

Se anuncia la construcción de una gasinera en las cocheras de la EMT y la actualización de la tecnología de comunicaciones entre vehículos y control de cocheras, así como la renovación total de la tecnología de equipamiento de validación y venta en vehículos. Además, la renovación potenciará la sustitución de los vehículos de 12 metros por los de 18 para ganar en un 35% de capacidad.

El concejal de Movilidad y presidente de la EMT, Joan Ferrer, ha señalado que han elegido el gas natural, porque se trata de una energía "limpia que permitirá una reducción muy fuerte de emisiones contaminantes".



Cádiz inaugura su nueva estación, que será intermodal

El vicepresidente de la Junta de Andalucía y consejero de la Presidencia, Administración Local y Memoria Democrática, Manuel Jiménez Barrios, puso en valor el pasado 6 de octubre, la nueva estación de autobuses de Cádiz, en un acto en el que estuvo acompañado por la viceconsejera de Fomento y Vivienda, Nieves Masegosa.

La nueva infraestructura dará servicio a un número de viajeros potenciales que supera el millón al año, dando cabida a 28 líneas metropolitanas de autobuses de conexión con las localidades del ámbito del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz.

La actuación completa ha incluido la construcción del propio edificio de la estación, zona de andenes, la reurbanización y conexión con la avenida de Astilleros, así como una conexión directa (a través de un ascensor y escaleras) con la estación del ferrocarril de Cádiz.

El vicepresidente ha manifestado que dicha estación es un ejemplo más de la "apuesta que la Junta de Andalucía viene practicando para dotar a todas nuestras áreas metropolitanas" de este tipo de infraestructuras y "por la conexión entre todos los territorios". "Es una manera de hacer provincia y de cohesión", ha apostillado.

Asimismo, ha puesto en valor que "Administraciones de diferentes colores políticos seamos capaces de ponernos de acuerdo para avanzar, desde el diálogo y el pacto". En este sentido, ha destacado que los "políticos tienen que trabajar para resolver los problemas de la gente" y, en este caso, se ha "hecho más cómoda y más habitable" la vida de las 700.000 personas que viven en el área de la Bahía metropolitana.

Finalmente, ha insistido en que la puesta en marcha de la estación intermodal de autobuses "es una oportunidad para decir que Cádiz y su provincia tienen futuro".

A nivel regional, suben los viajeros y se activa el UniBono Universitario

Transportes de Murcia publica su nuevo plan de promoción del servicio

Los responsables de Transportes de Murcia han presentado al concejal delegado de Transportes de la ciudad una serie de acciones recogidas en el nuevo plan de promoción del servicio de transporte urbano. El objetivo de dichas acciones sería potenciar el uso del autobús urbano en la ciudad.

Transportes de Murcia pretenden centrarse, sobre todo, en colectivos de usuarios, estudiantes, jóvenes y tercera edad, haciéndoles partícipes y protagonistas de las actuaciones planificadas. Acciones informativas, colaborativas y lúdicas, de fidelización y de participación e involucración son las recogidas en el plan de promoción. El Ayuntamiento de la ciudad ha acogido positivamente estas acciones, que dieron comienzo el pasado de octubre.

La Región

La Región de Murcia lidera el crecimiento del transporte urbano en autobús por tercer mes consecuti-



vo, según los datos hechos públicos por el Instituto Nacional de Estadística (INE) referidos al mes de agosto, cuya tasa de crecimiento se eleva hasta el 8,8%, con respecto al mes pasado, que en términos absolutos supone un total de 812.000 viajeros.

El director general de Transportes, Costas y Puertos, José Ramón Díez de Revenga, valoró los últimos datos que revelan que "continuamos con un crecimiento fuerte y destacado en la utilización del trans-

porte público, que nos coloca a más de siete puntos de distancia de la media nacional, cuyo crecimiento se situó en el 1,6% en agosto. La buena evolución del transporte público en autobús refleja el compromiso del Gobierno regional en el fomento del transporte colectivo frente al vehículo privado, y la movilidad sostenible en toda la Región".

El dato acumulado de usuarios del autobús entre enero y agosto se sitúa en los 11.886.000 y mantiene a la Región de Murcia como la segunda región con mayor incremento (5,9%), en comparación con el mismo período del año anterior, y por encima de la media nacional que se queda en el 2,8%. El director prevé que "con incentivos regionales tan beneficiosos para la comunidad universitaria, como el 'Unibono Universitario', mantendremos estas cifras de crecimiento en los próximos meses".

Y es que más de 35.000 estudiantes y profesores de la Universidad de Murcia dispondrán de viajes ilimitados en autobús por 22 euros al mes, en un total de 28 líneas de autobús, gracias al 'Unibono Universitario' que financia la Comunidad Autónoma, presentado hace unas fechas en el Campus por Díez de Revenga.

"La Comunidad posibilita esta importante reducción tarifaria con el objetivo de fomentar el uso del transporte público en el ámbito universitario, contribuyendo así a la movilidad sostenible en un colectivo tan importante y tan sensibilizado con el cambio climático como el de la Universidad de Murcia", explicó el director.

La activación y recarga del Unibono se realiza a bordo del autobús y permite viajar a los integrantes de la comunidad universitaria en cualquiera de las 28 líneas que dan servicio a 17 municipios, y agrupan las concesiones MUR-093, entre Murcia y cercanías con destino a las universidades, y MUR-092, entre el Valle de Ricote-Playas del Mar Mediterráneo y Menor con las universidades.

"El Unibono universitario es una tarjeta personalizada, con la fotografía y los datos del usuario que permite que personal universitario se beneficie de un 35% de descuento en las tarifas de transporte público", declaró Díez de Revenga.



Bilbao inicia las obras de la futura estación de Garellano

El Ayuntamiento de Bilbao ha dado comienzo a la construcción de la estación Intermodal de Transporte por carretera de Bilbao y Vizcaya, donde confluirán tranvía, cercanías, Bizkaibus, Bilbobus, Metro Bilbao, Taxis y los autobuses.

Durante esta primera fase de la obra será necesario realizar una serie de cambios en el entorno para garantizar la movilidad de las personas, del tráfico rodado y la buena evacuación de las tierras procedentes de la excavación. Por un lado, el inicio de las obras supondrá, tal y como estaba previsto, la desaparición de dos de los carriles de circulación de la calle Pérez Galdós, si bien se garantizará el tránsito en los otros dos carriles restantes (los ejecutados con la estación provisional).

Además, con el objetivo de garantizar la movilidad de las personas, el Ayuntamiento remodelará las aceras de la calle Luis Briñas. Una de las aceras quedará inhabilitada como consecuencia de las obras y

la otra se adaptará para garantizar el mejor flujo de personas. Para ello se eliminarán todos los elementos presentes en la zona (árboles, terrazas, elementos urbanos) que puedan suponer un obstáculo al tránsito de peatones.

Todas estas afecciones durarán aproximadamente tres meses. Los servicios que se prestaban en la antigua Termibus se prestan ahora en una estación provisional, ubicada en una parcela contigua.

Futura estación intermodal

La Estación Intermodal de Garellano será la Intermodal de Transporte por carretera de Bilbao y Vizcaya. Se complementará con la Estación Intermodal de Abando, dedicada al transporte ferroviario. Permitirá liberar 7.500 m² que se destinarán a una plaza; un espacio que habrá que sumar a los 62.000 m² de oportunidad que se están recuperando ahora a través de la actuación en el Corazón de Barrio de Basurto.

El cansancio y las alteraciones del sueño incrementan la siniestralidad laboral en el Sector del transporte por carretera

‘La fatiga mata’, la nueva campaña lanzada por CCOO sobre la siniestralidad laboral en carretera

Comisiones Obreras ha lanzado este año una campaña para concienciar al Sector de la siniestralidad laboral en las carreteras. Responde al lema

"La fatiga mata" y hace especial alusión a los trastornos del sueño, causantes de un gran número de muertes entre los conductores profesionales,

que se someten a largas jornadas de trabajo, lo que les hace padecer desde migrañas a visión borrosa. Los primeros indicios de que padecen fatiga

La nueva campaña de concienciación de CCOO sobre las alteraciones del sueño, "La fatiga mata", reclama el cumplimiento del Convenio 153 de la OIT, que versa sobre la duración del tiempo de trabajo y periodos de descanso en el transporte.

En el año 2015 se registraron un total de 1.339 muertes por cada 100.000 trabajadores de transporte terrestre, una cifra muy por encima de la media teniendo en cuenta que ésta es de 0,273 accidentes mortales. Los conductores son el grupo profesional más vulnerable a sufrir accidentes mortales durante su jornada de trabajo. Más de un 26% de los accidentes mortales producidos en 2016 fueron de este Sector.

Las posibles causas de siniestralidad pueden estar relacionadas con el estado de la vía, se debe invertir en la reforma y modernización de las infraestructuras; el estado del vehículo, el parque móvil español está envejeciendo enormemente; y con el estado psicofísico del conductor. En este último ámbito influiría el estrés para cumplir con el horario marcado, la monotonía y la fatiga como las principales causas de accidente laboral en carretera.

Otro factor a tener en cuenta para explicar estas cifras es la crisis económica de 2012, que provocó la pérdida de numerosos puestos de trabajo, lo que ha supuesto que los conductores estén sometidos a una

enorme presión y no se nieguen a realizar las ilegales jornadas laborales por miedo a perder su trabajo, según el sindicato.

La fatiga y el fallo humano

Desde el punto de vista psicofísico, la fatiga es el factor más mortal en un accidente en carretera. El hecho de que una persona cometa un fallo humano en su jornada está íntimamente ligado con la fatiga ocasionada por su trabajo. Exceso de horas laborales, turnos inadecuados o falta de descansos se encuentran entre las posibles y más probables causas que provocan el fallo humano.

¿El resultado? Acciones como la salida de la calzada con efecto de desorientación por fatiga o alteraciones de percepción en adelantamientos. Desde CCOO han aclarado que "no es que los accidentes se produzcan por sueño literalmente", sino más bien por factores relacionados con un estado de fatiga que han deteriorado los reflejos de las personas, su capacidad sensorial y su capacidad de respuesta.

Propuestas de actuación

Desde Comisiones Obreras proponen que se desarrolle un plan para acabar con el *dumping* social, es decir, con el delito empresarial de competencia desleal basado en la explotación de sus trabajadores. Por ejemplo, con la prohibición del



descanso semanal en cabina, ya prohibido en algunos países como Francia y Bélgica, que imponen fuertes sanciones a esto. También, que se cumpla del reglamento europeo 1071 y la directiva de desplazamiento de trabajadores, que se aplica ya en todos los sectores desde el año 1999, pero que en España no se ha aplicado nunca, según afirma CCOO.

Otro de los planes propuestos consiste en prohibir la carga y descarga por parte del conductor. Después de llevar varias horas conduciendo, este no debe ser obligado a participar en la carga y la descar-

ga de mercancía que, además, le resta horas de descanso. Se propone a su vez la jubilación anticipada o, en su defecto, evitar el aumento de la edad de jubilación implantado tras las últimas reformas legislativas.

Acabar con los falsos autónomos y los vehículos de alquiler sin conductor que los propietarios de grandes flotas están utilizando para disminuir las plantillas de conductores propios también se contempla entre las propuestas de CCOO para disminuir la siniestralidad laboral en carretera.

Estas y algunas otras medidas

más, "de no muy difícil aplicación", reducirían notablemente los accidentes en carretera ocasionados por trastornos relacionados con alteraciones del sueño en el Sector del transporte.

El secretario general del Sector Carretera y Logística FSC-CCOO, Mario Martín, considera que uno de los mayores problemas que afecta al correcto funcionamiento del Sector son las empresas que se deslocalizan fuera de España. "Buscan conductores extranjeros con salarios más bajos y peores condiciones, obligándolos a vivir largos períodos en el vehículo", afirma.

Movilización de concienciación en la frontera portuguesa

Bajo el lema 'La fatiga mata', las organizaciones sindicales de CCOO y Fectrans (Portugal) pararon el pasado día 18 a los camiones que transitaban en la frontera hispanolusa, entre las localidades de Fuentes de Oñoro y Vilar Formoso, con el objetivo de concienciar a conductoras y conductores del transporte sobre la realidad del Sector. "De enorme éxito de participación y objetivos conseguidos", ha calificado este corte de frontera Mario Martín, responsable del sector de Carretera y Logística de FSC-CCOO.

La celebración, coordinada por el propio Sector estatal de Carretera y Logística de FSC-CCOO, los territorios de la misma federación de Castilla y León, Madrid, Asturias, Extremadura y Galicia, además del sindicato portugués del transporte Fectrans, contó con delegadas, delegados y estructura de los territorios mencionados y el apoyo y asistencia de la Federación

estatal de Servicios a la Ciudadanía, juntando en la frontera a más de 400 personas.

La concentración puso fin a la campaña "La fatiga mata", relacionada con la Semana de Acción Internacional de ETF (Federación Europea del Transporte). Los actos realizados van dirigidos a informar a los profesionales del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, de sus derechos laborales y reivindicar que se cumplan las leyes y los convenios.

Incidencia en la siniestralidad

Mario Martín apuntó que las condiciones laborales en las que se encuentran las trabajadoras y trabajadores del Sector han empeorado sustancialmente, por lo que ha aumentado el índice de siniestralidad: "Muchas son las reivindicaciones que nos traen hasta aquí, pero debemos poner el acento en que es imprescindible la implicación de las Administracio-

nes para acabar con muchos de los problemas que padece este Sector. Uno de los principales y que se ha extendido peligrosamente son las empresas que se deslocalizan fuera del Estado español, que buscan conductores extranjeros con salarios más bajos y peores condiciones, obligándolos a vivir largos períodos en el vehículo, con desarraigo familiar y con la amenaza constante de priorizar la conducción y la reducción de los tiempos de llegada a destino sobre el cumplimiento de las normas laborales y de seguridad vial".

El cumplimiento de la Directiva de desplazamiento de trabajadoras/es, el cumplimiento de los tiempos de trabajo, contra el *dumping* social, o la jubilación a los 60 años fueron algunas de las reivindicaciones efectuadas durante la jornada, que concluyó con estas palabras de Martín: "Es fundamental visibilizar el Sector con tantas personas implicadas y comprometidas que lu-

SECCIÓN	ACCIDENTES EN JORNADA (1)		AFILIADOS EN MEDIA MENSUAL (2)		ÍNDICES DE INCIDENCIA EN MEDIA MENSUAL (3)	
	Total	Mortales	Total	Mortales	Total	Mortales
TOTAL	481.918	395	14.481.234	377,4	0,273	
SECCIÓN						
A Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	26.321	60	632.629	416,1	0,948	
B Industrias extractivas	1.903	2	21.806	872,7	0,917	
C Industrias manufactureras	74.458	71	1.725.870	431,4	0,411	
D Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	482	1	36.358	132,6	0,275	
E Suministro de agua, saneamiento, gestión residuos	7.325	6	132.759	561,8	0,452	
F Construcción	43.554	50	740.672	588,0	0,675	
G Comercio al por mayor y al por menor, reparación vehículos motor	57.619	31	2.354.871	240,6	0,129	
H Transporte y almacenamiento	29.805	91	679.690	438,5	1,339	
I Hostelería	41.053	12	1.227.506	334,7	0,099	
J Información y comunicaciones	2.263	4	416.409	57,2	0,096	
K Actividades financieras y de seguros	1.065	4	332.558	32,0	0,120	
L Actividades inmobiliarias	794	-	88.654	86,6	-	
M Actividades profesionales, científicas y técnicas	4.367	9	711.463	61,4	0,126	
N Actividades administrativas y servicios auxiliares	22.790	11	1.180.331	193,1	0,093	
O Administración Pública y defensa, Seguridad social obligatoria	30.667	21	980.674	312,7	0,214	
P Educación	6.492	5	756.122	85,9	0,068	
Q Actividades sanitarias y de servicios sociales	36.409	5	1.391.125	262,2	0,036	
R Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	6.613	4	232.084	284,9	0,172	
S Otros servicios	6.800	4	332.758	174,3	0,120	
T Actividades de hogares empleadores de personal doméstico	1.870	4	473.620	39,5	0,084	
U Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	58	-	3.135	185,0	-	

(1) Se incluyen los accidentes que han causado baja en el periodo de referencia y han sido reconocidos por la Autoridad Laboral Provincial (véanse Fuentes y Notas)
 (2) Media del dato de afiliados a último día de mes que tienen cubiertas las contingencias profesionales (véanse Fuentes y Notas)
 (3) Índices calculados utilizando, en el numerador, la media mensual de los accidentes con baja en jornada de trabajo del periodo considerado.

chan por ser oídas por empresas, instituciones y organismos españoles y europeos, para que no se sigan deteriorando las condiciones

de los profesionales de la carretera y se respeten las condiciones que permitan trabajar con calidad y dignidad".

La próxima edición de la feria internacional de autobuses se traslada a Bruselas, del 18 al 23 de octubre de 2019

La ciudad belga de Kortrijk se despide de la exposición mundial Busworld por todo lo alto

La 24ª edición de la feria bianual de autobuses y autocares Busworld Europe, recibió 376 expositores de 36 países y 37.241 visitantes de 118 países. Durante una maratón de 34 conferencias

de prensa se anunciaron numerosos estrenos con increíbles presentaciones y presentaciones. Más de 300 miembros de la prensa procedentes de 42 países estuvieron presentes en Kortrijk para in-

formar sobre el show de Busworld. Alrededor de las instalaciones de Kortrijk Xpo, los vehículos de demostración estaban estacionados, listos para embarcarse en diversos recorridos de prueba.

Las carreteras que rodean Kortrijk se encontraron con muchos autobuses y autocares nuevos. El programa de eventos secundarios resultó ser muy exitoso también, pues hubo multitud de asistentes a la 'IRU & Busworld Academy International Coach Conference', al evento de networking 'India Day' y al 'evento húngaro VIP'. La 'UITP-Busworld International Bus Conference' estaba con todo el aforo completo, contando a 450 delegados.

La presentación de Peter Hinssen durante la ceremonia de apertura el 19 de octubre resultó ser de una gran impresión para la audiencia. Los sorprendió con su presentación sobre 'The Day of Tomorrow' para la industria de autobuses y autocares. En la Noche de Premios Busworld, tres jurados diferentes anunciaron sus ganadores. El 'Coach of the Year 2018' fue a parar a manos del Irizar i8. Para los 'Sustainable Bus Awards 2018', VDL Citea SLFA Electric ganó el Sustainable Urban Bus 2018, Iveco Crossway LE Natural Power ganó el Sustainable Intercity Bus 2018 y Setra S 516 HD/2 ganó el Sustainable Coach 2018.

Los dos Grand Awards en la competencia de los Premios Busworld acabaron recayendo en el MAN Lion's Coach en la categoría de autocares y en el híbrido Mercedes-Benz Citaro de Daimler Buses en la categoría de autobuses. Junto a los principales Grand Awards, el jurado otorgó 10 etiquetas de excelencia: una etiqueta de confort para Crealis de Iveco Bus y MAN Lion's Coach; una etiqueta de diseño para el Mercedes-Benz Turismo M/2 de Daimler Buses, la Neocity de BMC y el MAN Lion's Coach; una etiqueta de seguridad para el Turismo M/2 de Daimler Buses y Citaro hybrid; una etiqueta ecológica para Citea SLF-120 Electric de VDL y el E12 de Yutong y por último pero no menos importante, una etiqueta de innovación para los Aptis de Alstom.

Pensando en el futuro

Ahora que la última edición en Kortrijk se ha completado, el equipo Busworld puede comenzar las preparaciones para la próxima edición en Bruselas del 18 al 23 de octubre de 2019. Muchos expositores han estado pidiendo reservar un puesto ya, pero tendrán que ser pacientes. Un nuevo plan estará listo a más tardar el 1 de mayo de 2018, en ese momento comenzarán las ventas y todos los expositores serán notificados sobre ello.



Exigencia para alcanzar victoria

El rendimiento y comportamiento del vehículo durante los ensayos de frenada y aceleración del Euro Coach y las pruebas de conducción en carretera abierta en un recorrido mixto de 30 kilómetros entre autovía y carretera secundaria han otorgado la victoria al Irizar i8.

A destacar algunas de las razones que le han llevado al primer puesto del podio. Su diseño exterior e interior, un comportamiento inmejorable en frenada, radio de giro. Las consideraciones medioambientales son muy positivas en relación a la máxima capacidad del vehículo, consumo reducido de energía, mínimos niveles de vibraciones y ruido, incluso en curvas muy cerradas. Respecto a la tecnología, el salpicadero es un referente, multiplexando las teclas y ofreciendo el HMI como estándar.

Por primera vez en la historia, Suecia ha acogido las pruebas del Coach Euro Test. Concretamente, ha sido la ciudad de Linköping, situada a 240 kilómetros al sur de Estocolmo, donde se han dado cita los seis autocares participantes en la presente edición: el i8 integral de Irizar, el Evadys de Iveco Bus, el Turismo de Mercedes-Benz, el Tourliner de Neoplan, el Interlink HD de Scania y el doble piso Futura FDD2-141 de VDL.

El Irizar i8 logra premio al Coach of the Year 2018

Un jurado compuesto por periodistas especializados del Sector de 22 países europeos ha decidido otorgar el premio Coach of the Year 2018 al Irizar i8 por sus innumerables atributos y el alto valor añadido que ofrece. Tom Terjesen, de nacionalidad noruega y presidente de este jurado, fue el encargado de entregar el premio durante Busworld 2017, al CEO de Irizar, José Manuel Orcasitas. Este premio es el reconocimiento al gran salto estratégico dado por Irizar en los últimos años, posicionándose entre los mejores fabricantes independientes europeos del sector (OEM). Orcasitas declaró durante la ceremonia de recogida del galardón que: "Este premio nos sitúa en la Champions League de fabricantes de autocares. Estamos muy emocionados. No podemos imaginar manera mejor de despedirnos de Kortrijk".

El Irizar i8 es una combinación meditada de diseño, tecnología y sostenibilidad que ofrece un confort

excepcional al conductor, guía y pasajeros y otorga prestigio a los propietarios. Se erige, además, en el máximo representante de la calidad, la seguridad, la rentabilidad, la robustez y la fiabilidad en un Sector en el que sobresalen su marcada y gran personalidad y su impacto visual. El Irizar i8, junto con el resto de autocares de su gama, es el pilar sobre el que la marca vasca edifica su proyección de futuro en el segmento de largo recorrido y servicio discrecional. Se puede afirmar con rotundidad, por tanto, que actualmente Irizar dispone de la mejor gama de autocares de Europa como así lo avalan los numerosos clientes que disponen de vehículos de la nueva generación de Irizar.

Cabe mencionar que este primer puesto es aún más meritorio teniendo en cuenta que el vehículo presentado era una versión de tres ejes y 14 metros y competía con otros tres vehículos de 12 metros y dos ejes.



FABRICANTES

BYD

Adalid de la electromovilidad

Busworld 2017 en Kortrijk, Bélgica, ha demostrado la importancia de BYD como uno de los mayores y más importantes proveedores europeos de autobuses eléctricos completos, demostrando ofrecer una capacidad operativa de día completo con una sola carga. En el stand de BYD se presentó el primer autobús que se construyó en Europa, en su nueva planta en Hungría, y aprovechando la ocasión para el estreno mundial de su nueva especificación europea de piso bajo Midibus. Esta nueva adición aumenta la gama BYD, que ya cubre 10,2, 10,8 y 12 metros de monobloque individual, un articulado de 18 metros y dos marquesinas.

"Esta es nuestra cuarta aparición en Busworld y hace seis años, cuando estábamos aquí por primera vez, éramos los únicos



fabricantes de autobuses eléctricos. Hoy todavía somos el líder. Otros descubrieron que el camino para entregar vehículos eléctricos totalmente probados no es fácil y ninguno puede igualar

nuestra cadena de suministro integrada donde diseñamos y producimos todos los componentes principales, particularmente las baterías", dijo Isbrand Ho, director ejecutivo de BYD Europa.

DAIMLER

La importancia de la postventa



Daimler ha estado presente en Busworld con muchas novedades, la principal de ellas es el Setra S 531 DT. Cuenta con aerodinámica superlativa y está listo para establecer nuevos récords de eficiencia de combustible en su segmento. El consumo de combustible se reduce en alrededor de un siete a 10% en comparación con el modelo anterior, dependiendo del tipo de uso. Con su cubierta inferior versátil, cubre todo el espectro de usos: viajes de vacaciones, rutas regulares de larga distancia, servicios interurbanos. Con escaleras completamente rediseñadas y un lavabo accesible para discapacitados, el interior impresiona por su comodidad.

Daimler ha presentado en la feria dos sistemas que, por supuesto, también utiliza el doble piso de Setra. El Active Brake Assist 4 y Sideguard Assist, que marcan el

debut mundial de estos sistemas de asistencia en el segmento de autobuses y autocares. Estos sistemas mejoran aún más el ya alto estándar de seguridad. Todo esto está envuelto en un fascinante diseño con su propio sello distintivo.

Electromovilidad

Daimler Buses tiene dos objetivos principales para el futuro cercano: busca la optimización del motor de combustión interna y la de la electromovilidad. En cualquier caso, según su punto de vista, 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.

Omnipplus

Setra ha revelado otros muchos

servicios que pueden adquirir los clientes de la red Omnipplus. Es el servicio integral para todos los autocares y autobuses de Mercedes-Benz y Setra, con más de 600 puntos de servicio en Europa, Omnipplus ofrece una red única de cobertura de servicios especializados para autobuses y autocares. Nuevos e innovadores servicios se agregan todo el tiempo. 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. Ante una avería en carretera, el promedio es de 86 minutos antes de solucionarse. La visión de Daimler es el autobús libre de averías. Omnipplus Uptime vigila 30 puntos del vehículo para evitar problemas, desde el motor a las puertas.

IVECO



El gas se impone

Como marca pionera en el desarrollo de tracciones alternativas y con sucesivos éxitos de sus vehículos híbridos y de gas natural, Iveco Bus da un paso más en el sector de las nuevas energías con su gama Crossway.

La gama de Iveco Natural Power, con vehículos propulsados por gas natural y biometano, supone una solución de movilidad respetuosa con el medio ambiente, los recursos naturales y la salud pública, especialmente en términos de emisiones de partículas y ruido. Con el gas natural, los niveles de partículas se acercan a cero y las emisiones de NOx disminuyen en más de un tercio, mientras que el ruido se reduce a la mitad, lo que se traduce en un ambiente silencioso tanto para el conductor como para los pasajeros y residentes de la ciudad.

Los vehículos Natural Power son 100% compatible con biometano, procedente de residuos reciclados, y cuentan con una excelente huella de carbono, dando un paso más hacia la transición energética. El beneficio ambiental también se traduce en un ahorro de CO2 de hasta un 95%. Además, la marca está trabajando en otros proyectos, como el "Power to gas", que tiene como objetivo

producir metano con energía procedente de fuentes renovables, tales como la electricidad o la energía fotovoltaica, garantizando también el almacenamiento y la distribución a través de la red. Los vehículos de gas representan la única solución disponible y asequible no derivada del petróleo capaz de afrontar los retos actuales y futuros de la movilidad sostenible, e Iveco, como líder europeo en tracciones alternativas desde hace 20 años, confirma una vez más su posición en este sector con la gama Natural Power.

Motorización

Esta gama comienza con el nuevo Crossway Low Entry Natural Power, equipado con la última generación Iveco Cursor 9 NP. Además de ser un vehículo sostenible y elegante, se ha optimizado su centro de gravedad para conseguir una mayor estabilidad y confort, gracias a unas botellas de gas integradas en el techo, patente de la marca.

Con sus diferentes longitudes y versiones, el Crossway es líder indiscutible de su categoría en Europa. Desde su lanzamiento, ya son más de 30.000 las unidades Crossway entregadas, una auténtica historia de éxito.



KING LONG

Séptima vez consecutiva en Busworld

En Busworld Kortrijk 2017, King Long, como el único fabricante de autobuses chino que ha participado en esta feria siete veces consecutivas, ha traído enormes sorpresas a los clientes europeos y la industria del autobús. Cuatro productos de exhibición de gran éxito, que abarcan campos de transporte en autocar, transporte público y vehículos especiales, han incluido plataformas eléctricas diversificadas de motor puramente eléctrico y Euro 6, así como tecnología de combustible de hidrógeno. Todo esto ha demostrado la capacidad de King Long como fabricante mundial de autobuses de transporte de pasajeros de primera clase para proporcionar soluciones de alta calidad, y ha manifestado perfectamente el tema de su

exposición 'Eco para un mejor movimiento'.

El Longwei I se ha convertido en una leyenda de la industria del autobús chino desde el lanzamiento al mercado en 2007, aunque también es un símbolo de King Long para los usuarios europeos, bajo el nombre de C13. Los autobuses de este modelo están en operación en España, Reino Unido, Francia e Italia. En Busworld Kortrijk 2017, se produce el debut del nuevo C13, en un escenario mundial que atrae la atención de numerosos usuarios.

Durante la actualización completa del C13, King Long inició sincrónicamente la versión de I+D del C13 en el extranjero basada en la plataforma de nueva generación. El nuevo C13 es una obra maestra de alta gama diseñada, durante todo



un año, especialmente para el mercado de la UE. Como producto heredado de King Long, actualiza los elementos clásicos del C13 en el diseño para lograr un modelo de vehículo más elegante. En la era de los datos, la nueva generación del C13 establece de manera innovadora el modo de desarrollo de gestión de datos como modular y de

plataforma, para lograr una gran armonía del vehículo.

El King Long C9 es el favorito de muchos usuarios, tras 10 años desde su entrada en el mercado de la UE. Se puede considerar como el modelo más popular de King Long en el viejo continente. Comparando con el modelo anterior, el C9 se actualiza significativamente por primera vez.

ISUZU

Nuevas soluciones



Anadolu Isuzu, unión de los grupos turcos y japoneses que le dan nombre, exhibió en Busworld el Novociti Life, su nueva generación de autobuses de piso bajo. Con el lanzamiento en Turquía programado para principios de 2018, la nueva generación de Novociti Life agregará una nueva dimensión al transporte urbano. También destacó el Isuzu Visigo.

MAN

Muestra de opciones para la movilidad del futuro

El autobús realiza una importante aportación a la hora de enfrentar los retos en cuanto a emisiones, incidentes en el tráfico y movilidad de pago para todos, bien en el transporte público, de larga o de corta distancia.

Las personas que se deciden por viajar en autobús exigen mucho en cuanto a flexibilidad, velocidad, seguridad y confort, independientemente de si solo se montan para una parada o si realizan un viaje de larga distancia. Por ello, MAN Truck & Bus ofrece con sus marcas MAN y Neoplan los vehículos adecuados para múltiples aplicaciones, y expone una selección de ellos en la feria Busworld 2017 en Kortrijk. Además, los expertos asesoran en cada ámbito especializado sobre temas como MAN Transport Solutions, MAN Financial Services y MAN Service.

El punto fuerte de MAN en la feria es el Lion's Coach. Este celebra su estreno mundial oficial en la feria con el lema 'El signo del león'. El lema hace de programa, ya que con el primer vistazo, los visitantes ven un verdadero MAN que al mismo tiempo fundamenta el nuevo diseño de los autobuses MAN. Pero el nuevo MAN Lion's Coach no solo convence por su diseño moderno y atemporal, sino también por su rentabilidad. El autocar de 13 metros y dos ejes ofrece hasta seis plazas más que la versión de 12 metros. Los visitantes de la feria son los primeros que experimentarán esta versión en directo. El autocar está equipado con un motor diésel de seis cilindros D2676 LOH con 460 CV (338 kW) y la caja de cambios automatizada de 12 marchas MAN TipMatic con asistente de arranque MAN EasyStart.

Con el MAN Lion's Intercity, MAN presenta la solución ideal para el transporte escolar, urbano e interurbano. Con sus hasta 63 asientos Intercity Xtra Lite, el MAN Lion's Intercity expuesto ofrece abundante espacio para pasajeros en una versión de autobús escolar típica del mercado.

Desde hace muchos años, MAN impulsa el tema de accionamientos alternativos en los autobuses urbanos con el objetivo de reducir al mínimo las emisiones en el transporte público. Ya desde 2010, MAN ofrece con el MAN Lion's City Hybrid un autobús urbano con un accionamiento con emisiones especialmente bajas: hasta un 30% menos de combustible consume el autobús híbrido al año. Esto supone hasta 26 toneladas de CO2 menos al año que con una >>



Soluciones para un transporte urbano más sostenible



» motorización normal. Como la tecnología híbrida también realizará importantes aportaciones a la reducción de emisiones, MAN también quiso exponer en Busworld un MAN Lion's City híbrido.

50 años del Neoplan Skyliner

Para el Neoplan Skyliner, el 2017 es un año extraordinario, pues hace medio siglo comenzó la historia de éxito del autocar de dos pisos y en Busworld 2017 se entregó el número 5.000. En el stand de la feria, los visitantes experimentan el lujoso autocar de dos pisos con una ampliación especial del MAN Bus Modification Center. Así, junto a una sala en el piso inferior, se encuentran cuatro mesas y una moderna cocina en L, un sistema de infotainment (información y entretenimiento) y un inodoro de presión negativa como los que hay en los aviones.

Otokar, el principal fabricante de autobuses de Turquía, lanzó su nuevo autobús tamaño Midi de 10 metros Ulyso en Busworld Europe, una de las exposiciones de autobuses y autocares más grandes del mundo. Durante la conferencia de prensa organizada en el stand de Otokar en Busworld,

El gerente general, Serdar Görgüç, presentó Ulyso, que elevará el listón de competencia más alto en el mercado de autocares. "Con nuestro nuevo autocar de tamaño medio, estamos tomando una posición más asertiva en Europa".

Otokar presentó cinco vehículos durante la exposición,

aunque la primicia fue el estreno europeo de su nuevo Ulyso, diseñado para cumplir con las expectativas de la industria.

Serdar Görgüç expresó que VectioT, el primer vehículo de la compañía en la clase de 10 metros, ha sido uno de los autocares más populares en transporte interurbano y turístico desde su debut. La prioridad de los operadores es lograr eficiencia en el transporte, con costes operativos ventajosos; así que han renovado el Vectio T teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.

Además, el desarrollo del Ulyso T, también en el segmento de 10

OTOKAR

El Ulyso T es la nueva apuesta de la marca



metros, pretende proporcionar más comodidad, mayor capacidad de pasajeros y óptimos costes de operación. Con un motor potente,

bajo consumo de combustible, confort de alto nivel que ofrece calidad, bajos costes de operación, se ha forjado el Ulyso T.

SOLARIS



Tres nuevos modelos Urbino

En Busworld, Solaris mostró innovadores vehículos de bajas y cero emisiones, así como un autobús de propulsión tradicional de nueva generación: el Urbino 18 eléctrico, el Urbino 12 híbrido y el Urbino 10,5.

La electromovilidad ha sido un área clave de desarrollo para Solaris en los últimos años. Esto se evidencia por un número creciente de vehículos de batería pedidos y suministrados. A mediados de este año, Solaris ya ha vendido casi 200 autobuses con unidades eléctricas, mientras que el próximo año la cantidad prevista de autobuses eléctricos producidos llega a 300. Es por eso que el productor está desarrollando continuamente su cartera: durante Busworld, la compañía ha presentado la versión articulada del nuevo Solaris Urbino eléctrico.

La feria Busworld de este año en Kortrijk ha visto el debut oficial de la cuarta generación del Solaris Urbino 18 eléctrico. Hasta ahora, la variante de autobús articulado de nueva generación ha estado disponible solo con un motor diésel.

En exhibición en la feria de Kortrijk, el autobús eléctrico articulado estuvo equipado con un motor de tracción central de 240 kW. Su sistema de almacenamiento de energía consiste en

baterías de 240 kWh del tipo Solaris High Energy. En el caso del modelo de feria, las baterías pueden cargarse mediante un conector enchufable o mediante un pantógrafo montado en el techo. En Kortrijk, la compañía también presentó dispositivos de carga de batería de productores polacos: Ekoenergetyka y Medcom.

En el nuevo Solaris Urbino 12 Hybrid, el proveedor de la unidad híbrida HybriDrive es un fabricante estadounidense, BAE Systems. El accionamiento ecológico permite reducir significativamente el consumo de combustible y la emisión de contaminantes a la atmósfera. Es posible gracias a un motor eléctrico alimentado con energía de una instalación de almacenamiento de energía. Esa instalación, a su vez, se carga con la ayuda de un generador que utiliza un motor Cummins 210 HP Cummins ISB4.5E6 de 4,5 litros. El nuevo híbrido Solaris Urbino 12 también está disponible como opción de cero emisiones.

Por su parte, el nuevo Solaris Urbino 10 tiene como principales ventajas sus pequeñas dimensiones externas y su excelente maniobrabilidad, gracias a lo cual es muy eficaz tanto en las ciudades pequeñas como en las estrechas calles de muchas metrópolis europeas.

SCANIA

Mayor uso de energías alternativas

Scania presentó el híbrido Scania Interlink de piso bajo y estrenó el autobús eléctrico de batería Scania Citywide en la feria Busworld, en Kortrijk, Bélgica. Con la incorporación de tecnología híbrida, Scania cumple con todo el alcance de las alternativas para las operaciones urbanas e interurbanas.

El Scania Interlink de piso bajo estaba hasta ahora disponible para diésel, biodiésel, HVO, CNG / CBG, etanol. Con la última incorporación, incluye el modelo híbrido. Complementa el Suburban Low Entry de Scania Citywide, que también está disponible para la gama completa de combustibles alternativos, así como también en modo híbrido.

Por otro lado, Scania también ha estrenado su autobús eléctrico de bajo consumo, Scania Citywide Low Floor, en Busworld. Este modelo saldrá a la venta en 2018.

Para la directora de autobuses y autocares de Scania, Karin Rådström, buscar alternativas a los combustibles fósiles es ahora especialmente relevante para este



Sector, debido a que crecen las necesidades de conexión entre grandes centros urbanos y sus alrededores. "Esto significa viajes más largos al trabajo y, de hecho, el transporte público suburbano consume actualmente tres veces más combustible que el transporte en el centro de la ciudad. Por lo tanto, necesitamos un mayor enfoque en la búsqueda de alternativas no fósiles para

estos viajes", comentó la directiva.

"Scania tiene la gama más completa con la selección más amplia de combustibles alternativos en el mercado", dijo Rådström. "Scania ofrece a los operadores una excelente libertad de elección para, con la economía operativa total retenida, hacer el cambio necesario hacia servicios de transporte de pasajeros más sostenibles".

TEMSA

Dos modelos nuevos y 'big data'

Temsa lanzó sus dos nuevos productos, el autobús turístico MD9 y el autobús escolar LD SB Plus, acompañados por el TS45 vendido en el mercado estadounidense, el Maraton, HD, MD7 Plus y el bus eléctrico Avenue Electron. Temsa presentó siete vehículos en total, dos de ellos nuevos. Este año, también estuvo representada en la exposición con su tema tecnológico Fleetics, que utiliza las infraestructuras de big data y las técnicas de ciencia de datos para permitir el análisis en tiempo real de los datos recopilados de los autobuses.



VDL

Electromovilidad y garantías

VDL ha conseguido mantenerse local, estando un 90% de sus trabajadores y fábricas en Bélgica y Holanda. La electromovilidad es muy importante para el fabricante neerlandés, aunque tampoco se olvidan del diésel, donde han creado un sistema de refrigeración y otro de *stop & start* que mejora la eficiencia.

VDL asegura con tres años de garantía su nuevo Futura, como muestra de confianza en la calidad de su innovadora creación. El autocar de doble piso tiene espacio para 63 pasajeros, y pese a sus 13,5 metros de radio de giro sigue siendo muy manejable. Los autocares de doble piso han aumentado su demanda dentro del ámbito del



transporte público en las ciudades, debido a la búsqueda de una movilidad más sostenible.

"Las nuevas tecnologías son

muy importantes, pero al final del día, lo realmente de valor es mejorar la vida de operadores y pasajeros", concluyó la presentación.

VOLVO

Electricidad y eficiencia

En la actual Feria Busworld, Volvo ha presentado modelos de lujo que se pondrán a la venta solamente hasta finales de año, solo se producirán diez modelos de cada autocar que estarán disponibles para toda Europa. Son la versión de alta gama de los autocares turísticos Volvo 9900 y 9700.

Además de un alto nivel de comodidad, estos modelos se caracterizan porque cuentan con una gama de exclusivos elementos de diseño interior y exterior e insignias, tapicería de asientos especialmente diseñada, asideros de entrada revestidos de cuero, chasis con control automático de altura y el sistema de ahorro de combustible de Volvo.

Además, Volvo lanza al mercado una nueva versión de su 100% eléctrico, el Volvo 7900 Eléctrico, con gran ampliación del rango operativo y más opciones de carga.

Con una significativa ampliación del rango operativo y más opciones de carga, el nuevo Volvo 7900 Eléctrico ofrece a los operadores de



transporte una mayor flexibilidad. La duración de las baterías en particular, ha sido extendida significativamente en comparación con el modelo anterior. El nuevo Volvo 7900 Eléctrico está disponible con 150, 200 y 250 kWh. Esto significa que el autobús puede circular durante más tiempo entre carga y carga, permitiéndole ser utilizado de manera más eficiente durante toda la jornada.

"Es un refuerzo muy importante para nuestra gama de electro-

movilidad, que permite proporcionar a nuestros clientes una mayor flexibilidad en su operaciones diarias. Durante las horas punta, los autobuses pueden operar de manera continua sin necesidad de realizar paradas para cargar las baterías. En su lugar, estas baterías pueden ser cargadas en los periodos de menor intensidad de tráfico. En rutas cortas, pueden estar en circulación durante todo el día y ser cargados durante la noche", comenta Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses.

YUTONG



Yutong presentó el autobús E12 con bajo nivel de ruido y cero emisiones, impulsión eléctrica, dirección asistida eléctrica, compresor de aire eléctrico y descongelación eléctrica, que se suman al aire acondicionado eléctrico silencioso con compresor DC inverter y ventilador DC de baja tensión sin escobillas.

VECTIA



Apuesta total a lo eléctrico

Los modelos promovidos por Vectia poseen un plus innovador, ya que pueden ser adquiridos como híbridos y evolucionar hasta convertirse en 100% eléctricos.

El responsable comercial internacional de la compañía, Damián García Quadri, ha comentado en Kortjik que "los autobuses de Vectia son plenamente compatibles con las exigencias de los proyectos de Smart Cities". Además, agregó que "poseen un plus diferenciador e innovador con respecto a otras opciones presentes en el mercado, puesto que pueden ser adquiridos como vehículos híbridos y evolucionar progresivamente en el tiempo, según lo requieran sus clientes, hasta convertirse en modelos con mayor autonomía eléctrica o 100% eléctricos".

Por lo tanto, la tecnología de Vectia asegura su escalabilidad y

posibilita su circulación con cero emisiones por áreas sensibles a la contaminación atmosférica como pueden ser los centros históricos, las zonas hospitalarias, paradas de línea y zonas verdes, entre otras. De este modo, contribuyen a alcanzar la sostenibilidad ambiental y también la económica de nuestras ciudades, dentro del objetivo último de mejorar la calidad de vida en las mismas.

En este sentido, "diversas ciudades españolas han incorporado ya a sus flotas de urbanos vehículos desarrollados por Grupo CAF", señaló García Quadri.

La compañía presentó también en Busworld su nueva imagen corporativa, que incorpora al logo la marca de Grupo CAF, con el objetivo de capitalizar toda la experiencia de éste en el desarrollo de tecnología eléctrica.

ALSTOM

Aptis, premio a la Innovación

Alstom ha recibido el Premio de Innovación Busworld 2017 por Aptis, su nueva experiencia de movilidad. "Estamos muy orgullosos de haber recibido este premio, que confirma la singularidad de Aptis. Con ventanas panorámicas en ambos extremos y la zona de asientos en la parte trasera, Aptis ofrece a los pasajeros una vista única de 360° de la ciudad, con un 20% más de superficie acristalada que los autobuses tradicionales", destaca Benjamin Bailly, director de autobuses eléctricos en Alstom.

Aptis ha sido diseñado desde cero para incorporar las ventajas de

un tranvía a un autobús, mejorando así la experiencia del pasajero y del operador. Es la primera vez que Alstom se diversifica con un producto no ferroviario.

El diseño único e innovador de Aptis, inspirado en los tranvías, cuenta con total accesibilidad (gracias a su plataforma baja integral de 20 m2), y mayor luminosidad, con vista de 360° y un 20% más de superficie acristalada. Dos o tres grandes puertas dobles, del tamaño de las de los tranvías, facilitan la entrada y salida de pasajeros, así como el acceso de sillas de ruedas y carritos de bebé.

Con cuatro ruedas direccionales (frente a las dos que llevan los autobuses tradicionales), Aptis reduce en un 25% la superficie ocupada en las maniobras en curva y se integra perfectamente en las ciudades. Estas prestaciones también son ventajosas en las paradas, ya que se reduce al mínimo el espacio necesario para la aproximación.

Aptis puede recargarse en las cocheras por la noche o con un sistema de carga rápida en las cabeceras de cada línea. El sistema de carga rápida puede funcionar bien con tecnología SRS (carga estática por suelo) o con catenaria rígida.



CARROCEROS

CAR-BUS



El Wolta acapara miradas

El vehículo 100% eléctrico Wolta, expuesto en el stand de Car-bus.net durante la feria se presentó al mercado en 2014. Después de muchas pruebas en los principales operadores de las grandes ciudades de nuestro país se han efectuado importantes mejoras y ajustes que garantizan que a fecha de hoy el vehículo esté preparado para ofrecer un servicio urbano con la misma fiabilidad de un vehículo convencional pero con cero emisiones y sin ruido.

Sin contar también que gracias a sus dimensiones, el vehículo es óptimo para acceder a

los centros históricos de las ciudades. El Wolta, que ha sido probado en Madrid y Barcelona, tiene 150 kilómetros de autonomía, ocho toneladas de peso y en sus seis metros de longitud y dos metros de ancho tiene capacidad para 33 pasajeros.

Car-bus también ha enseñado las mejoras en su modelo Spica. El nuevo diseño es 20 centímetros más largo, por lo que permite 22 plazas además del guía y conductor. Otras novedades del Spica es el mejorado paso de rueda, la iluminación en las tapas laterales y maletero trasero eléctrico.

FERQUI



El Sunset S3 L es el gran protagonista

El gran protagonista de Ferqui en la feria fue el Sunset S3 L. Éste tiene un cuerpo de fibra de vidrio incorporado en un chasis Mercedes-Benz Sprinter 519 CDI Euro 6, con potencias de 160 o 190 CV. El tamaño del vehículo es 7.727 mm de largo, 1.995 de ancho y 2.772 de alto, y puede configurarse con 16, 19 y 22 asientos para pasajeros, asiento del conductor, asiento para la guía y una plataforma especial para personas con discapacidad.

Este vehículo tiene una buena capacidad de carga debido a una gran maletero trasero, cuatro compartimentos para equipaje laterales (dos en cada lado) y múltiples espacios en el interior para equipaje pequeño. Además, tiene un con-

fortable y cómodo interior de gran calidad.

La versión estándar Ferqui Sunset S3 L tiene 19 asientos más el asiento de la guía y el asiento del conductor, pero podría tener múltiples configuraciones para satisfacer las necesidades de los clientes. También existe la posibilidad de instalar una rampa para silla de ruedas. Su longitud total con 35 cm de largo aumenta el espacio entre los asientos y el maletero trasero.

Los espaciosos compartimentos para equipaje tienen una capacidad de 2,5 m³ en el maletero trasero y 0,3 m³ en cada uno de los cuatro compartimentos de equipaje a ambos lados del vehículo. El

interior de Ferqui Sunset S3 L es muy cómodo, tiene asientos reclinables en piel de alfombra, con apoyabrazos plegables que pueden contener opcionalmente un puerto USB. Todos los asientos tienen cinturones de seguridad y los asientos centrales se pueden mover hacia los lados para proporcionar más comodidad a los viajeros.

Además, Ferqui presenta otros dos vehículos en su stand; el Ferqui Nora L con 37 asientos para pasajeros, asiento del conductor y asiento de guía; y el Ferqui Sunrise con 24 asientos para pasajeros, asiento del conductor, asiento de guía y dos cómodas mesas, para mayor lujo a bordo.

INDCAR

Renovación de los diferentes modelos

El Next se lanzó en 2014 y desde entonces se ha ganado un espacio en el mercado de los midibuses por su diseño innovador totalmente versátil. La gama actual cuenta con cuatro versiones en cuatro longitudes (de siete a 10 metros) y múltiples distribuciones interiores (con PMR), hecho que le permite adaptarse a las necesidades de cualquier servicio y operador. Además, destaca por su gran volumen de maletero.

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. Este nuevo Next con motorización DAF nace con el objetivo de poder ofrecer a los clientes lo mejor del midibús.

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 vehículo completo, en el cual el diseño, el confort, la seguridad, la calidad y las prestaciones se han trabajado como un todo. El resultado es un modelo de nueva generación pensado para satisfacer a los pasajeros, al operador y al conductor. Se ha diseñado



partiendo de un bastidor con motorización DAF y bajo un nuevo concepto basado en la entrega de los componentes de la zona de conductor en CKD, para una mejor adaptación e integración de esta zona a la carrocería.

Gracias a ello, se puede ofrecer un producto íntegramente homologado completo como fase 1 y de marca Indcar. El proyecto se basa sobre un bastidor sin ningún componente en la zona de cabina, es decir, sin puesto de conductor ni salpicadero. De esta forma, esta zona queda integrada en la carrocería, permitiendo montar los componentes de forma que se adapten mejor a la carrocería en su

diseño integral y para un mejor servicio y mantenimiento.

Este nuevo concepto, nos ha permitido diseñar integralmente toda esta zona, para poder dar unas prestaciones únicas con un nuevo puesto de conductor más ergonómico y con todos los elementos tecnológicos y de conectividad necesarios para un mayor confort y seguridad. El nuevo Next se diferencia del resto de la gama por sus prestaciones, ya sean de carrocería como de bastidor, para hacer de éste un modelo único y diferente al resto. El puesto de conductor es una de las zonas más importantes del vehículo y una de las principales novedades del nuevo modelo.

INTEGRALIA



Tiempo del ONE+, todo un lujo

Integralia ha exhibido 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.

Junto a su producto estrella, ONE para 20 pasajeros, Integralia presentó otros dos microbuses ONE: uno para 24 pasajeros y otro para 25. De la gama de producto Integralia, se exhibieron también un in-tourism XL, para 18 pasajeros más guía más conductor, y un microbús, modelo in-urban, de 26 plazas más conductor.

IRIZAR

Nuevo vehículo eléctrico ie Tram



Tres años después de la entrega de los primeros autobuses 100% eléctricos cero emisiones en las ciudades de San Sebastián y Barcelona, hoy Irizar puede decir, con orgullo, que está totalmente preparada para la electrificación del servicio público de transporte de las ciudades europeas con un amplio abanico de soluciones globales de movilidad a la medida de las necesidades de cada cliente, con productos y servicios con tecnología de vanguardia desarrollada íntegramente en el Grupo Irizar.

Las primeras 25 unidades circulan a pleno rendimiento por una decena de ciudades europeas con una autonomía, eficiencia y fiabilidad constatadas. La actual cartera de pedidos y la gran demanda de productos cero emisiones prevista a corto plazo han llevado al Grupo Irizar a comenzar la producción seriada en la nueva planta en Aduna y que está destinada en exclusiva al desarrollo y fabricación de soluciones de electromovilidad para las ciudades.

Ya se ha creado el primer centenar de puestos de trabajo directos y otros tantos indirectos para iniciar nuestra andadura en

este ámbito, produciendo y ofreciendo productos de alta tecnología que nos permiten ser competitivos desde Europa. Ahora, en la feria de Busworld de este año Irizar ha presentado en primicia mundial su modelo articulado de 18 metros Irizar ie Tram que amplía la actual oferta de eléctricos a los articulados con carga de oportunidad; junto a él estará el ya conocido y probado por el Sector, Irizar ie bus.

Un tranvía sobre el asfalto

El Irizar ie tram es un autobús articulado de 18 metros. Un autobús con atributos estéticos de tranvía, desarrollado sobre la idea de que el diseño participe en el atractivo del servicio y en el desarrollo del confort para el ciudadano. La combinación de la gran capacidad, la facilidad de acceso y la circulación interior de un tranvía y de la flexibilidad de un autobús urbano, junto a la condición de cero emisiones, definen el ADN de este nuevo vehículo.

El Irizar ie Tram ofrece un diseño que parte de un lenguaje estético minimalista, sin ornamentos, y en el que todos sus rasgos responden a aspectos funcionales concretos

permitiendo crear una identidad y una imagen fácilmente reconocibles por los usuarios.

Una de las características más relevantes de su diseño es el arco perimetral cromado que fluye rodeando el volumen del vehículo. Permite una identificación visual inmediata y genera una diferenciación con respecto a otros vehículos similares. Esta forma perimetral, a modo de icono, es un rasgo identificativo asociado a la marca. El anillo perimetral enmarca la gran superficie acristalada de los laterales, que se convierte en un lienzo donde se refleja el entorno por el que circula el vehículo.

El diseño innovador e inspirador del Irizar ie tram rompe con los códigos del transporte clásico y está llamado a mejorar el encanto de la ciudad y a reflejar la diversidad cultural de las ciudades. El Irizar ie Tram 100% eléctrico es el vehículo elegido por Amiens Métropole para su futura línea de BRT (Bus Rapid Transit). 43 de estas unidades circularán desde abril del 2019 en Amiens. Con esta adquisición el proyecto BRT de Amiens se convierte en el más ambicioso de los proyectos en cuanto a autobuses cero emisiones se refiere en Europa.

UNVI



Apuesta por el doble piso en un año de éxito

Unvi llegó con buenas noticias a la feria de Busworld, ya que sus responsables anunciaron que: "2017 es el mejor año de nuestra historia. Hemos aumentado producción y empleados en nuestras dos fábricas, situadas en Portugal y España".

Asociada con Mercedes Benz, Volkswagen e Iveco como carrocería de estas marcas para midibuses y con Scania para su autobuses de doble piso, la compañía española está realizando una clara apuesta por sus vehículos más grandes, destacando el Urbis DD Open Top, que se encuentra disponible con movilidad eléctrica, híbrida y gas.

12 metros y dos ejes

El autobús eléctrico doble piso de Unvi tiene 12 metros de largo y se soporta sobre dos ejes. En su versión básica, el vehículo tiene dos puertas y un mínimo de 76 asientos. Los parámetros básicos del autobús son, por lo tanto, los mismos que los de un

autobús turístico propulsado por diésel, pero con ventajas ingentes en términos de ruido y emisiones contaminantes

Precisamente, Open Tour (la filial de RATP Dev) operador líder en Hop-on Hop-off en París está comprometido con el objetivo de conseguir que el 100% de su flota opere con vehículos de cero emisiones antes de 2025 en la región parisina. La primera unidad de doble piso eléctrico de Unvi será entregada al Grupo RATP a finales de año y operará en París.

Además, RATP opera en 15 ciudades en todo el planeta (París, Londres, Hong Kong, Berlín, Copenhague, Estocolmo, Helsinki, Niza, Marsella, Atenas, Bath, Windsor, Cardiff, Riga y Tallin). La intención es que en pocos años todas las rutas cuenten con una flota de autobuses 100% eléctricos, comenzando con The Original Tour en Londres, donde la conversión eléctrica de su flota está programada para 2019.

NOGE BUS DA FORMA AL MOVIMIENTO

| Titanium | Touring | Sprinter | Especiales |

INDUSTRIA AUXILIAR

ACTIA



Innovación y desarrollo en varios frentes

El grupo Actia, en su continua evolución y desarrollo tecnológico, presentó varias novedades en Busworld 2017 entre las que podríamos destacar entre otras:

Su nueva gama de equipos de radio amplificador (ACT-550, ACT-552, ACT-553, ACT-554 Y ACT-650) especialmente diseñada para autobuses y autocares, y que viene a reemplazar a la exitosa gama anterior que ha estado en el mercado durante los últimos ocho años de la que se han vendido más de 50.000 unidades en todo el mundo y que supuso un avance tecnológico importante al reunir en un solo equipo.

La nueva gama de VoD (*Video On Demand en streaming*), con

el que los viajeros pueden ver películas, escuchar música, seguir el itinerario en el mapa... en su Smartphone o Tablet

Nueva gama de equipos multiplexado para autobuses y autocares, donde el grupo Actia es un referente mundial con más de 100.000 vehículos de distintas marcas ya multiplexados (incluido el nuevo puesto de conducción completo, más moderno y ergonómico), aumentando la versatilidad, funcionalidad y fiabilidad de la parte eléctrica y electrónica de los vehículos con la posibilidad de realizar diagnósticos *on-board* o en remoto.

Como especialistas en diseño y fabricación de sistemas para vehículos eléctricos, con más de

8.000 vehículos eléctricos rodando en diferentes ciudades, se presentó una muestra de la gama de los equipos de tracción para vehículos eléctricos de los que se dispone actualmente con 35 kW, 50 kW, 70 kW, 90 kW, 120 kW y 200 kW.

Como miembro del organismo EBSF (Sistemas del Autobús Europeo del Futuro), Actia participa en el desarrollo de la normativa, junto con la UITP, que se aplicará a toda las tecnologías los equipos de información para el transporte público (ITxPT) con el fin de marcar las pautas para el despliegue rentable, tanto de los sistemas de información a bordo de los vehículos de transporte público, como de las aplicaciones de *back-office* y, así, asegurar un entorno abierto y competitivo.

ALCOA



Nuevo tratamiento a llantas

Las llantas Alcoa con el tratamiento combinado Dura-Bright/Dura-Flange, lanzadas al mercado hace unas pocas semanas, han podido ser observadas de cerca durante Busworld Kortrijk.

Arconic ha combinado dos innovaciones demostradas y probadas en el tratamiento superficial Dura-Bright/Dura-Flange. El resultado es una llanta que ofrece más protección contra el desgaste del borde de la misma y extiende la vida de servicio de la llanta, manteniendo su apariencia de gama alta con alto brillo y fácil de limpiar. Como todas las llantas Alcoa, este nuevo trata-

miento permite incrementar la carga útil de las flotas y reducir sus gastos de combustible y de mantenimiento.

Solución inteligente

Las llantas Alcoa con tratamiento Dura-Bright/Dura-Flange son la solución idónea para flotas de autobuses de pasajeros urbanos y operadores de autobuses de transporte urbano. Por esta razón, no podían faltar en el pabellón de Arconic en Busworld Kortrijk. Con más de 40 años de trayectoria en la industria, Busworld Kortrijk es el evento de autobuses y autocares con mayor tradición y más fama del mercado.

ALLISON



Mayor ahorro de combustible

Allison estuvo presente en la feria Busworld de Kortrijk, Bélgica para mostrar las nuevas y mejoradas transmisiones, aprovechando para presentar en sociedad 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 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.

Durante la feria se dio a conocer que el turco BMC, es el primer fabricante que equipa la nueva transmisión xFE - T2100 xFE en el autobús lanzadera del aeropuerto BMC Neoport.

También se informó que el autobús de dos pisos Routemaster 1962 adaptado con una transmisión Allison se ha convertido en el vehículo más antiguo galardonado con la certificación Low Emission Bus. Thomas Bonnicel afirmó que el certificado se ha logrado precisamente gracias a la nueva transmisión xFE.

BOSCH

Mejora de la vida a bordo

Cada viaje en autocar ahora puede convertirse en una excelente experiencia de entretenimiento. Ver películas, navegar por Internet con una conexión confiable y reproducir música y videos; gracias a la tecnología multimedia de Bosch, incluso en un viaje largo, no habrá posibilidad de aburrimiento. Bosch ha desarrollado la nueva Coach SmartInfotainment Series y lo ha mostrado por primera vez en Busworld Kortrijk 2017.

"Con nuestro Coach SmartInfotainment Series, estamos llevando la comodidad del autocar al siguiente nivel. Esto asegura que el viaje en autocar seguirá siendo una opción atractiva entre los sistemas de transporte competidores", dice Oliver Baecker, jefe de la división de autocares de Bosch.

Los componentes principales del nuevo sistema de entretenimiento son el Coach smartRadio y el Coach smartPanel. El Coach smartRadio puede recibir estaciones de radio DAB+ y transmitir música desde un teléfono inteligente a través de Bluetooth; también permite al conductor hacer llamadas telefónicas sin distraerse y manteniendo ambas manos en el volante. El SmartPanel de Coach amplía esta gama de funciones,



brindando aún más entretenimiento y posibilidades a los pasajeros y al conductor.

Dirección eléctrica

La dirección eléctrica está ganando popularidad. Como un bloque de construcción indispensable para los sistemas de asistencia al conductor, como el asistente de ayuda para el mantenimiento del carril o la asistencia de estacionamiento, es una característica estándar en más y más de los vehículos de hoy en día. Bosch está tomando su amplia experiencia en sistemas de dirección

para automóviles y transfiriéndolo a vehículos comerciales y autobuses, trabajando para crear soluciones tecnológicas para una nueva era en movilidad, libre de accidentes, estrés y emisiones.

El sistema de dirección Bosch Servotwin es el primer sistema integrado de dirección electrohidráulica del mundo creado para vehículos comerciales; concretamente, camiones pesados y autobuses. Servotwin es más eficiente que los sistemas de gobierno anteriores gracias a su superposición del par.

HISPACOLD



40 años de trabajo bien hecho

Hispacold continúa apostando por los sistemas de climatización para vehículos eléctricos, 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. Así, la gama de sistemas eléctricos de climatización para vehículos híbridos y 100% eléctricos, protagonizó el stand de la firma sevillana en la edición de Busworld Europe.

El 40º aniversario de la compañía también obtuvo un destacado lugar en esta importante cita del Sector, ya que Hispacold tuvo la oportunidad de celebrarlo con numerosos clientes y colaboradores presentes en la feria.

En el año en que se cumple su 40 aniversario fundacional, Hispacold renueva su marca al completo, haciendo con ello un ejercicio de apertura al futuro y de adaptación a los nuevos

tiempos. La nueva imagen se basa fundamentalmente en una evocación al aire puro, al equilibrio y a la sostenibilidad.

Desde este punto de partida, el símbolo trata de reflejar un giro, una corriente azul de aire limpio que se cierra en sí misma, haciendo un guiño al aire renovado y a la movilidad. La tipografía es contundente, pues es imprescindible que la marca goce de una óptima visibilidad y legibilidad. Sin embargo, las minúsculas y el tono gris suavizan esa contundencia y permiten, además, la mejor sintonía formal con el símbolo; ambos forman un todo visual armónico.

Hispacold es una empresa con largo recorrido y experiencia, en la que la innovación es una de las principales bazas. La nueva imagen trata de poner en relieve esa capacidad de renovarse a sí misma y de seguir avanzando en el camino de la climatización; una imagen actual, fresca, amable y versátil.

MASATS

50 años de existencia y fabricación

Orientado en hacer el transporte público más accesible y más cómodo, y con una experiencia basada en 50 años de historia, Masats ha mostrado en Busworld sus últimos desarrollos para vehículos, y celebrará también su medio siglo de historia, con el objetivo de hacer el día a día de las personas más fácil con productos que hagan el transporte público más accesible y más seguro. Su compromiso con las personas se reflejó en el nuevo slogan de la compañía, '50 años acompañándote día a día'.

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

Masats ha mostrado su decisiva 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. Con su estrategia de ayudar a las personas en sus necesidades diarias, Masats dio un gran paso en 2016 con la presentación de una nueva área de actividad: las puertas de andén PSD, destinadas a hacer las estaciones más seguras.

Masats mantiene una escucha activa y mantiene una relación muy cercana con sus clientes a todos los niveles, y conseguir la



seguridad máxima ha guiado siempre a Masats a través de su historia, con la compañía ofreciendo actualmente puertas con los más altos niveles de seguridad, y que facilitan el acceso eficiente de las personas con movilidad reducida. Busworld es la plataforma escogida por Masats para presentar los últimos desarrollos para autobuses y autocares.

Varias novedades

La versión actualizada de la puerta Deslizante 028C supera las expectativas en todos los test más rigurosos realizados, en cuanto a durabilidad, vibraciones y estanqueidad con resultados excepcionales. La puerta basculante al interior eléctrica 029 ofrece un fácil montaje y un rápido tiempo de

instalación; sus sistemas 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, mostrando su versatilidad y fácil instalación, asegurando los máximos niveles de seguridad. También se han expuesto 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. La nueva gama de productos, servicio y soluciones Masats, que cerró un excelente año 2016 con una facturación récord de 40.7 millones de euros, prueban el compromiso de la empresa de estar cerca del cliente.

SIEMENS

Apuesta fuerte por la electromovilidad

Bajo el lema 'Bienvenido al futuro', Siemens ha estado presente en Busworld con una variedad de soluciones innovadoras para la gestión de flotas, su sistema de accionamiento eléctrico para vehículos comerciales ELFA3 y toda su gama de infraestructura de carga para eBus.

Siemens ha mostrado un concepto para un sistema de gestión de flotas inteligente para vehículos comerciales que operan en la plataforma MindSphere, su sistema operativo abierto basado en la nube del Internet de las cosas (IoT). Siemens ya está utilizando este concepto con éxito en una serie de aplicaciones específicas de la industria, como la gestión de la flota ferroviaria, la energía eólica y los procesos de producción en fábrica. El sistema basado en MindSphere permitirá el diagnóstico remoto del vehículo, el análisis de los sistemas de accionamiento integrados y la gestión inteligente de la energía.

Utiliza información en tiempo real, como el nivel de carga del sistema



de almacenamiento de energía del vehículo, las condiciones actuales del tráfico, la temperatura y el perfil de ruta para optimizar la eficiencia del combustible del vehículo, basado en la adquisición y el análisis inteligente de Big Data. Los municipios, operadores, fabricantes de equipos y proveedores de componentes pueden recopilar y compartir datos de vehículos en tiempo real e individualmente, según sus necesidades, a fin de mejorar la gestión operativa y la fiabilidad de la flota.

Todas las soluciones de infraestructura y carga están

libres de emisiones en el punto de uso, son muy silenciosas y confiables. También permiten el uso de energía de fuentes renovables al tiempo que evitan que los usuarios tengan que preocuparse por la disponibilidad, capacidad o comodidad.

Hasta la fecha, Siemens ha vendido más de 7.500 sistemas de accionamiento ELFA y trabaja con unos 50 fabricantes de vehículos en todo el mundo, en España, Bélgica, Alemania, India, Francia, China y EE.UU., Reino Unido y Países Bajos, entre muchos otros países.

THERMO KING



Sostenibilidad como meta

Thermo King apuesta por la sostenibilidad y las soluciones de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC), impulsadas por el cliente, diseñadas con un enfoque específico en autobuses híbridos y eléctricos para abordar la creciente importancia del transporte sostenible en Europa.

"Los municipios de Europa sienten la necesidad de un transporte de pasajeros más sostenible para hacer frente a la creciente congestión del tráfico, la contaminación del aire y las próximas regulaciones", dijo

Urszula von Kreijfelt, directora comercial de Bus Transport Solution para Europa, Medio Oriente y África en Thermo King.

"Las bombas de calor han demostrado ser la tecnología que ayuda a reducir el consumo de energía de los autobuses eléctricos y, por lo tanto, aumentan su alcance al mismo tiempo que garantizan un clima cómodo para los pasajeros".

Thermo King ofrece a sus clientes soluciones personalizadas que satisfacen sus necesidades y se mantiene al día con las tendencias del Sector.

VOITH



Soluciones de confianza

Voith ha presentado soluciones de accionamiento innovadoras y fiables para autobuses urbanos e interurbanos en Busworld 2017. Los visitantes y expositores han opinado sobre las principales tendencias, como las tecnologías de accionamiento alternativo, la digitalización y la sostenibilidad, durante la feria. Voith mostró su amplia cartera de productos y servicios altamente eficientes y confiables para autobuses y autocares.

La transmisión DIWA.6 de Voith es sinónimo de fiabilidad y eficiencia en los autobuses urbanos e interurbanos. Su único y largo primer engranaje DIWA permite un cambio suave en un rango de velocidad en el que otras transmisiones cambian de velocidad dos o tres veces. Esto significa menos desgaste en toda la línea motriz, lo que mejora los costes operativos (TCO).

La transmisión DIWA.6 ofrece un potencial de ahorro adicional a través de su función de parada y arranque, que permite que el motor se apague cuando el vehículo se detiene por hasta 180 segundos. Dependiendo de cómo se use el autobús, esto

representa un ahorro de combustible del 10 al 12%. Esto no solo reduce las emisiones de CO₂ y NO_x, sino que también ayuda a proteger el medio ambiente y limita la contaminación acústica. Más de 1.000 autobuses ya están equipados con la tecnología DIWA.6 Stop-Start, que da testimonio de su confiabilidad y valor agregado en la operación diaria.

El retardador de agua secundario (SWR) de Voith es el primero de su tipo en el mundo que utiliza agua para frenar completamente. Libre de mantenimiento y con la posibilidad de desconectarse de la línea motriz, el SWR está diseñado como un retardador secundario para autobuses y camiones.

Utiliza refrigerante del motor como su medio operativo. Con esto, lleva a cabo hasta el 90% de todas las operaciones de frenado del vehículo sin desgaste. Además, el retardador de agua secundario requiere un 50% menos de espacio de instalación que su predecesor, es 35 kg más ligero y logra una reducción en las emisiones de polvo de freno de hasta 80%.

WEBASTO

Renovación de los sistemas de aire

Webasto, uno de los líderes mundiales del mercado de sistemas de techo corredizo, panorámico y convertible, así como sistemas de calefacción, estuvo en Busworld para presentar su diversa gama de productos para autobuses de todo tipo. En el stand de exhibición de Webasto en Kortrijk, Bélgica, la empresa presentó sistemas de calefacción innovadores, como el calentador de alto voltaje (HVH) para autobuses eléctricos e híbridos, bajo el lema "¡Conducir un futuro sostenible juntos!". Otro punto a destacar es la entrada en el desarrollo y la producción de sistemas de baterías de alto voltaje para autobuses, lo que ampliará aún más el rango de experiencia de Webasto.

Para la compañía, la electromovilidad es un mercado futuro importante, que actualmente está ganando velocidad. La conversión de combustibles fósiles a unidades eléctricas también se aplica a los minibuses y midibuses. Los autobuses para el transporte público en particular ofrecen un gran potencial para la empresa.

Con sus tecnologías recientemente desarrolladas, Webasto presenta soluciones para los desafíos centrales de la electromovilidad, como el consumo de energía y la gama de sistemas de baterías actuales. Con este fin, Webasto utiliza su experiencia en acondicionamiento térmico para desarrollar sistemas de baterías de alto voltaje con un rendimiento especialmente bueno y una larga vida útil. Como una solución de pago por el diseño, los sistemas de batería se pueden desarrollar individualmente para los requisitos respectivos del fabricante.

El HVH brinda comodidad y seguridad en el interior de los autobuses híbridos y eléctricos y



calienta la batería. El calentador desarrollado originalmente por Webasto para automóviles ahora se ha adaptado con éxito para autobuses y otros vehículos comerciales. El HVH 100 está diseñado para voltajes incorporados de hasta 870 voltios; convierte la energía eléctrica en calor casi sin pérdida. La capacidad de calentamiento es infinitamente variable de 0.2 a 10 kW. El HVH tiene un peso muy ligero de 2,7 kg.

Aire acondicionado

Además, Webasto exhibió un sistema de aire acondicionado montado en el techo con alta eficiencia y potentes sistemas de calefacción. Con el Cool Top 190/220 RT-C, la compañía también mostró su nuevo sistema de aire

acondicionado que es ideal para autobuses midibuses más grandes. El modelo con una capacidad de enfriamiento de hasta 22 kW es compatible con el sistema eléctrico del vehículo de 24 V y se puede montar fácil y económicamente en el techo del vehículo.

Webasto también presentó los calentadores de estacionamiento y calentadores auxiliares Thermo Top Pro 120 y Thermo Top Pro 150. Ambos modelos son particularmente adecuados para el calentamiento de autobuses híbridos. La alta calidad del producto, el fácil mantenimiento y los bajos costes del ciclo de vida distinguen a los modelos Thermo Top Pro. Las unidades están disponibles en versiones de 12 o 24 V con capacidad de calefacción de 12 o 15 kW.

ZF

Orgullo por la rápida integración de la empresa americana TRW

Aproximadamente dos años y medio después de la adquisición de TRW Automotive en mayo de 2015 y antes de lo previsto, ZF Friedrichshafen AG completó en gran medida la integración de la empresa estadounidense. Reforzada por su nuevo reclamo "ver, pensar, actuar", ZF ahora ofrece una amplia cartera de sistemas mecánicos inteligentes que pueden abordar los desafíos de las tendencias futuras, incluida la digitalización, la electromovilidad y la conducción autónoma.

ZF se presenta ahora como una sola compañía. "Originalmente, planeamos de tres a cinco años para la integración, por lo que estamos encantados de haberlo hecho aún mejor de lo esperado", dice el consejero delegado de ZF, Stefan Sommer. "Quiero agradecer a todos

los involucrados por el gran compromiso que pusieron en el proceso de integración. Este fue un factor importante para el éxito, así como la disposición de nuestros empleados a unirse a nosotros en este viaje".

Sommer enfatiza que la adquisición de TRW fue un paso clave en la preparación de ZF para el futuro de la digitalización y la conducción autónoma: "La experiencia de TRW en seguridad y electrónica de los ocupantes, así como la tecnología de dirección y frenado, complementan idealmente nuestra cartera existente y ayudan a desarrollarla en el futuro. La adquisición fue el componente básico de nuestro Vision Zero Ecosystem, una red de socios de cooperación en constante crecimiento, que permite a los clientes beneficiarse

de nuestra experiencia como proveedores de sistemas".

En línea con su enfoque 'Lo mejor de ambos', ZF identificó sinergias entre las dos organizaciones para crear estructuras competitivas como una organización unida. ZF Aftermarket ha operado con éxito como una organización combinada desde enero de 2017. Al mismo tiempo, ZF ha aumentado significativamente las ganancias y puede pagar la deuda de adquisición antes de lo planificado. La compañía espera que las ventas este año superen los 36.000 millones de euros. Como expresión visual de la integración casi completa, ZF ha presentado recientemente un nuevo diseño corporativo. En adelante, todas las divisiones estarán representadas consistentemente bajo el nombre de ZF.



Vision Zero, el núcleo de ZF

Para realizar Vision Zero (un futuro de movilidad sin accidentes y sin emisiones), ZF continúa expandiendo su cartera de tecnologías innovadoras en las áreas de transmisión, chasis y tecnología de seguridad. Como proveedor líder de tecnología automotriz, ZF puede conectar

unidades de dirección, cámaras, sensores y controles en red. Con estos sistemas mecánicos inteligentes, ZF contribuye con Vision Zero en el sector de vehículos comerciales. Algunos ejemplos son las soluciones de accionamiento eléctrico e híbrido para una gran variedad de autobuses y autocares.

Guía Nexobús de Vehículos y Modelos

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

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

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

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

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

Monbus permite a las agencias la gestión 'online' de algún servicio

La página de Monbus presenta una nueva versión de su web, disponible para cualquier tipo de terminal, que mantiene —con pocos cambios— su sistema de información y reservas, que ahora permite la reserva desde las agencias de viajes.



www.monbus.es

Monbus, empresa gallega de transporte por carretera, presenta una nueva versión *responsive* de su página con una información semejante a la anterior sobre la compañía, su flota y sus servicios de transporte regular, discrecional y de alquiler de turismos. Además, ha añadido a la gestión de reservas anterior de sus líneas regulares un área para la reserva desde las agencias de viajes. Por otro lado, mantiene la versión en castellano que ya existía y nuevas versiones en gallego, catalán, inglés y francés, mientras anuncia una próxima en eusquera.

INFORMACIÓN

Mantiene la información sobre los tipos de vehículo y sus características generales así como el acceso desde un plano activo a los trayectos por origen, desde los que se accede a sus horarios y a la reserva del seleccionado. También dedica un área a sus ofertas especiales.

RESERVA

Dispone de un sencillo sistema de reservas válido para las agencias de viajes, que incluye la elección de asiento y el acceso posterior a la reserva, con pago mediante tarjeta o Paypal, aunque en algunos casos indica que el trayecto no está disponible para la venta *online*.

GENERAL

Mantiene la información sobre la empresa, su historia y sus formas de contacto, un área de gestión de empleo y otras sobre alquiler de vehículos con o sin conductor. También ofrece formularios para presupuestos de transporte discrecional y para alquiler de turismos.

▲ Lo Mejor / Completa

Sigue siendo de fácil acceso a la información y gestión de reservas, a las que ahora se puede acceder posteriormente.

▼ Lo Peor / Reserva

En una parte de los destinos que ofrece a partir de un origen en el mapa activo, no dispone de reserva *online*.

MONBUS / Transportes

Ponderación de los Valores

Peso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10										
10										
8										
10										
6										
8										
8										
10										
6										
10										
10										
6										
10										

EVALUACION NEXOBUS

La nueva versión de la página de Monbus ha pasado a ser de más interés para los profesionales de Turismo, ya que ha añadido un nuevo área de reservas de sus líneas regulares para la gestión de las agencias, mientras sigue ofreciendo formularios para el resto de servicios.

7,2



Entrada / Manteniendo un formato semejante pero *responsive*, ofrece el acceso a todas sus áreas y la primera pantalla de reservas.



Producto / Ofrece su flota, sus puntos de salida y los destinos y trayectos posibles, que presenta en un mapa activo.



Reserva / Mantiene una sencilla reserva, sólo para cliente final, a la que se accede desde la primera pantalla o desde el mapa.

Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

De Profesional a Profesional



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

Evaluaciones de Calidad.

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

Nexopublic

CONSULTING

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

Nissan centra su atención en desarrollar nuevas tecnologías inteligentes y vehículos más autónomos para el futuro

Se celebra la tercera edición del Foro Nissan de Movilidad Sostenible y se anuncian novedades

El pasado 5 de octubre se celebró el III Foro de la Movilidad Nissan en el Teatro del Canal, en Madrid. En él se trataron diversos temas relacionados

con la movilidad eléctrica, sus ventajas y las medidas necesarias para poder impulsarla. También se habló sobre el futuro de la movilidad autónoma. Se

organizaron dos mesas en las que se debatió sobre comunicación y cambios normativos necesarios para hacer posible la movilidad sostenible.

En el III Foro Nissan de la Movilidad se estuvieron abordando temas relacionados con la movilidad eléctrica, la movilidad autónoma y sobre las medidas necesarias para impulsarlas. Aumentar los incentivos a la compra y al uso, una mejor infraestructura y marco regulador, aumentar la colaboración público-privada y desarrollar el ámbito de la divulgación y la educación para dar a conocer las ventajas de la conducción sostenible han sido las principales conclusiones alcanzadas en este evento.

El Foro fue abierto por el director general de Nissan Iberia, Marco Toro, que comenzó comentando la baja cuota de vehículos eléctricos existente en España, que no supera el 0,3%, aunque su venta este año haya aumentado un 68% con respecto al año anterior. Insistió en la necesidad de aprobar nuevos incentivos a la compra de vehículos eléctricos, como el Plan Movea, y que los nuevos planes contasen con una duración mayor al anterior, que tan solo duró unos días. Además, comentó la necesidad de una homogeneización de las medidas actuales por parte de las instituciones de las distintas regiones españolas.

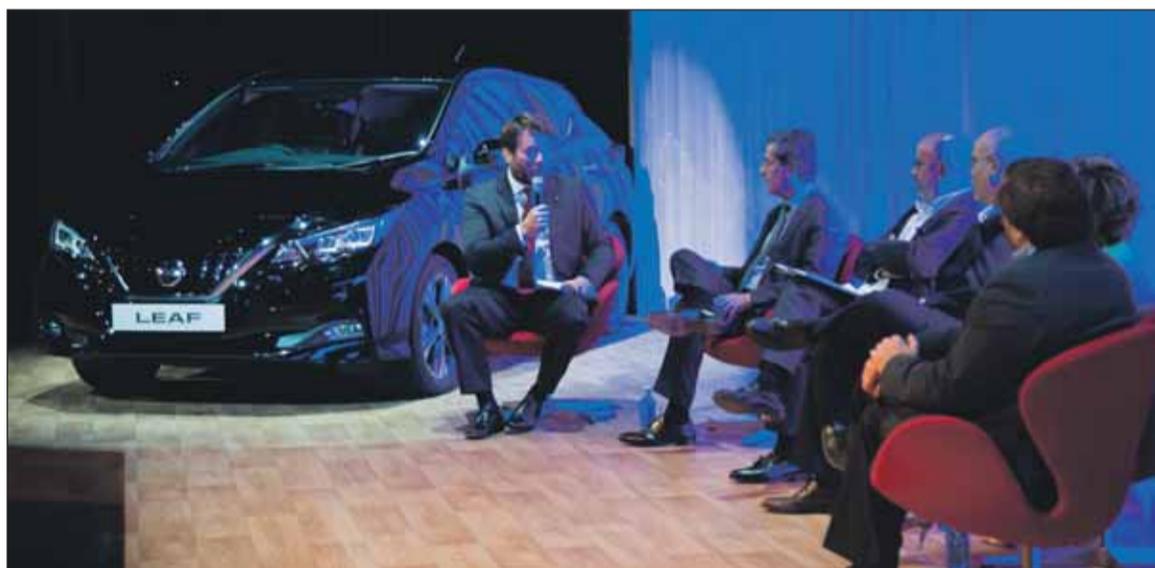
Durante el evento se formaron dos mesas de debate; en la primera se habló sobre los retos comunicativos para difundir las venta-

jas de la conducción eléctrica y, en la segunda, sobre las necesidades a nivel institucional y administrativo que hacen falta para avanzar en el terreno de la movilidad sostenible.

En la primera mesa, en la que estuvieron presentes varios profesionales de la comunicación, se propusieron ideas sobre cómo debería ser una campaña comunicativa para conseguir llegar al mayor número de personas posible. Así, los ciudadanos podrían concienciarse y conocer todas las ventajas de la movilidad eléctrica y la necesidad de implantar esta en la vida cotidiana. Se comentó la necesidad de desarrollar una nueva "cultura de la movilidad" para comprender mejor la transición del diésel a la electricidad como combustible y decantarse por una política de cero emisiones.

El vicepresidente ejecutivo de Anfac, Mario Armero, especificó que "se puede hacer más pedagogía por parte de los medios de comunicación, hay que seguir explicando qué es un vehículo eléctrico". También comentó el tema de la falta de mejores infraestructuras y una mejora de la fiscalidad para conseguir que el vehículo eléctrico no pague el impuesto de circulación, unas medidas que impulsarían en gran escala la compra de estos.

En la segunda de las mesas se



Mesa de difusión y comunicación con los profesionales de la comunicación en el III Foro Nissan de la Movilidad Sostenible.

dialogó sobre las necesidades administrativas. Se reiteró la falta de coordinación existente entre los distintos ayuntamientos de las ciudades para homogeneizar las medidas que atañen a la conducción eléctrica. Esto hace referencia, por ejemplo, a permitir la conducción de vehículos eléctricos en todos los carriles bus-VAO y no solo en algunos, ya que se crea confusión entre los conductores, permitir el aparcamiento gratuito en todas las ciudades o que no haya sistemas de carga diferentes dependiendo de las zonas, que

sean más universales. El representante del Ministerio de Industria en el evento, Alejandro Cros, aclaró que "hay cada vez más conciencia de la necesidad de cambiar todo nuestro parque". Hizo especial énfasis en que no solo se necesita inversión por parte de las administraciones, también el ciudadano y los fabricantes deben hacer un esfuerzo en esta transición hacia la electricidad. La movilidad sostenible está impregnada de retos, pero con coordinación, inversión y colaboración, estará cada vez más y mejor implantada.

Objetivos medioambientales

Estuvo presente en el foro la directora general de la oficina española de cambio climático Valvanera Ulargui, que expuso unos objetivos medioambientales muy ambiciosos para conseguir una total descarbonización para el año 2050. "Hacen falta nuevos modelos de colaboración público-privados", afirmó. Como medidas a corto plazo, se está trabajando en la homogeneización en las diferentes zonas, ya que, según se comentó en el evento, la calidad del aire no tiene fronteras. Se trabaja a nivel europeo para el tema de la mejora de las infraestructuras.

El representante del Ministerio de Energía, Pedro Prieto, insistió en que comportamiento y tecnologías son dos factores importantes a tener en cuenta. Desde el Gobierno, se han puesto en marcha ayudas directas a los ayuntamientos para cubrir un elevado porcentaje del coste de sus proyectos, que suponen una inversión de entre 50.000 y un millón de euros. Esto facilitará que los ayuntamientos puedan desarrollar actuaciones para conseguir una movilidad más sostenible.

En el área de las empresas, se han tomado medidas como la mejora de la gestión de flotas de transporte por carretera y la impartición de cursos sobre conducción sostenible. Las empresas que quieran solicitar las ayudas ofrecidas, deben demostrar un ahorro energético de al menos un 5% con respecto a sus índices de contaminaciones iniciales. La ayuda máxima ofrecida por el Gobierno a las empresas será de 200.000 euros. Estos tipos de medidas suelen ser presentadas por asociaciones y autoescuelas, según ha aclarado Pedro Prieto.

Una nueva generación de vehículos cero emisiones equipados con tecnología inteligente

Nissan presenta sus nuevas propuestas de vehículos eléctricos: el Leaf y la e-NV 200

Nissan ha presentado, por primera vez en España, dos nuevos vehículos eléctricos: la furgoneta e-NV 200 y el coche Leaf. Según ha asegurado la marca, cuentan con una mayor potencia y autonomía y mejores tecnologías de seguridad y conectividad.

La e-NV 200 dispone de hasta 280 km de autonomía, permitiendo hacer viajes más largos con una sola carga. El Leaf, a su vez, está capacitado para recorrer una distancia de hasta 378 kilómetros con una sola carga. Nissan ha anunciado que regalará el cargador de estos vehículos para instalarlos en el garaje del hogar. Además, como novedad, la tecnología de la batería de estos vehículos permite gestionarla de forma bilateral, es decir, la batería del vehículo que no se haya

consumido a lo largo del día puede ser devuelta al suministro eléctrico del hogar, permitiendo así un ahorro en la factura de hasta 150 euros al mes.

Nuevas tecnologías

El sistema ProPilot y la tecnología e-Pedal son algunas de las prestaciones que incluye el nuevo Nissan Leaf. El sistema ProPilot utiliza la dirección, los frenos y el acelerador del vehículo para ayudar al conductor cuando conduce por un solo carril y a baja velocidad, aportándole un cierto grado de conducción autónoma. El e-Pedal permite arrancar, acelerar y desacelerar modificando la presión sobre el pedal del acelerador. Cuando este queda liberado actúan los frenos para parar completamente el coche.



El director general de Nissan Iberia, Marco Toro, presentando el Nissan Leaf en el evento.

Aunde, Isri y Pureti elaboran un sistema que mantiene los vehículos más limpios mediante una reacción fotocatalítica

Interbus da un paso más en su proceso de cuidado del medio ambiente con un compuesto más limpio

La compañía de transportes Interbús es, con dos vehículos (un interurbano y un autocar), el primer operador nacional que pone a prueba un sistema,

creado por Aunde, Isri y Pureti, para luchar contra la suciedad en el interior de los vehículos, a la vez que beneficia al medio ambiente. La solución está

basada en un compuesto fotocatalítico, formado por dióxido de titanio (TiO₂), agua y PING (Pureti Inorganic Nanotechnological Glue).

El PING es el elemento diferenciador, al hacer que el TiO₂ se quede en la superficie de los productos donde se aplica, en este caso tanto el interior como el exterior de los vehículos, destacando el tapizado de las butacas.

Juan Antonio Montoya, director general corporativo de Interbús, fue el primero en tomar la palabra en el acto de presentación del revolucionario producto. "Desde hace años, en nuestra empresa hemos estado muy preocupados por la Responsabilidad Social Corporativa con el medio ambiente, y creemos que este es un paso más a dar en esa dirección. Desde hace cuatro años hemos estado montando tapicerías antibacterianas de Aunde e Isri en todos nuestros vehículos. Hemos seguido ahondando en el tema y eso nos ha llevado a la situación actual".

Josep Rosiñol, gerente de Aunde, continuó con las explicaciones más técnicas sobre el producto. "Cualquier vehículo puede recibir un proceso fotocatalítico, es una tecnología transversal. Nuestro producto es un concepto disruptivo, que se podría situar en la eco-innovación. Una de nuestras creaciones son los tejidos inteligentes (también llamados IS por Interactive Smart) para los asientos de los autobuses, una forma de dar nuevas capacidades a los tejidos, como fácil limpieza, antihumedad, anticorrosión, higiene activa,



autolimpieza, etc... Sus nombres varían desde el IS-Fresh, IS-Active, IS-Clean o IS-Pure, pero algo que todos tienen en común es una base de sílice que los hace súper hidrofóbicos, es decir, no absorben ningún líquido. El tejido protege la espuma de los asientos, proporcionando una mayor durabilidad".

"Con nuestras innovaciones estamos realizando una búsqueda

de tres factores: sostenibilidad, higiene y protección medioambiental. La movilidad está avanzando mucho en varios ámbitos para mejorar su aporte al medio ambiente, mientras que la higiene es algo que no hay que perder nunca de vista. Los tejidos de Aunde buscan ser decorativos, funcionales y tecnológicos, para crear confort en un entorno saludable e higiénico".

Además, el gerente de Aunde contó como, aunque ellos producen los tejidos ya con el producto incluido, es posible aplicárselo a un autobús o autocar que esté ya en servicio; y su solución no sólo sirve para el tejido, sino para toda la superficie del vehículo. El método de aplicación, con varias fases, se realiza con una pistola electrostática. Gracias a esto, con la luz solar, el vehículo se va

autolimpiando, lo que significa una reducción del gasto en limpieza y mantenimiento de hasta el 50% en algunos casos.

Descontaminación

Respecto a su aportación al medio ambiente, hay estudios que demuestran que un metro cuadrado de superficie aplicada con IS-Fresh e IS-Active logra una descontaminación mínima de 200 gramos de óxido de nitrógeno al año, que equivale a lo mismo que consigue un árbol. Cada asiento posee ese metro cuadrado, por lo que es bastante sencillo hacerse una dimensión de la solución aplicada en un ámbito mayoritario.

Pureti, empresa estadounidense socio principal de Aunde en esta aventura (y que es también socio de la NASA), participa del mismo modo en el proyecto europeo iSCAPE, uno de los denominados como 10 más importantes para los próximos 60 años, ya que la idea del compuesto fotocatalítico es algo que abarca muchos espacios y puede ayudar a mejorar el aire de las ciudades con alto nivel de contaminación. Nos encontramos, por tanto, ante un invento que puede revolucionar no sólo el Sector del Transporte de pasajeros, sino el mundo entero.

En palabras de Hadi Etminani, director de operaciones de Pureti en España, "luchamos con armas invisibles contra un enemigo invisible".

DBK prevé que los ingresos del transporte urbano crezcan un 4% este ejercicio, rozando los 4.000 millones de euros

Los ingresos del sector de transporte urbano en España crecerán un 4% en 2017. Los datos, sacados del estudio 'Sectores Transporte Urbano' publicado por el Observatorio Sectorial DBK, indican que el mayor incremento lo sufrió el segmento del metro, sobre todo en Madrid y Barcelona, donde alcanzaron los 1.550 millones de euros.

Por su parte, el transporte en autobuses generó un volumen de negocio de 1.967 millones de euros, un 3% más que en 2015, mientras que el segmento de tranvía y metro ligero solo se alteró en un 1%.

El número de viajeros en autobús, metro y tranvía alcanzó los 2.840 millones, tras crecer un 2,4% en 2016. El número de usuarios del servicio de autobús urbano registró un aumento del 3,3%, superan-

do los 1.700 millones, mientras que el segmento de metro alcanzó los 1.137 millones.

La aparente recuperación de la economía española seguirá repercutiendo favorablemente en la demanda de transporte urbano. Así, el aumento del número de ocupados y del consumo privado, junto con el notable crecimiento previsto del turismo, se traducirán en nuevos incrementos del mercado.

En este ámbito, se estima que la facturación sectorial crecerá en torno a un 4% tanto en 2017 como en 2018, ejercicio este último, en el que se superarán los 4.100 millones de euros.

Números 2016

En 2016 operaron en el segmento de transporte urbano en autobús

alrededor de 150 empresas, las cuales daban empleo a unos 31.000 trabajadores y contaban con una flota de cerca de 10.000 vehículos. A su vez, 17 compañías prestaban servicios de transporte en metro, metro ligero y tranvía en las ciudades donde existe este tipo de infraestructura.

El Sector se caracteriza por una notable concentración de la oferta, que es especialmente significativa en los segmentos de tranvía/metro ligero y, sobre todo, de metro. Considerando el conjunto del mercado, las cinco primeras empresas del Sector alcanzaron en 2016 una cuota de mercado conjunta del 61%, mientras que las 10 primeras reunieron algo más de las tres cuartas partes del total del mercado.

Datos de síntesis, 2016

Número de empresas	167
Viajeros transportados (mill. viajeros)	2.840
• Autobús (a)	1.703
• Metro	1.137
Facturación (mill. euros)	3.800
• Autobús	1.967
• Metro	1.550
• Tranvía/metro ligero	283
Concentración (cuota de mercado conjunta)	
• Cinco primeras empresas (%)	61,1
• Diez primeras empresas (%)	76,0
Crecimiento de la facturación (% var. 2016/2015)	+5,0
• Autobús	+2,8
• Metro	+8,7
• Tranvía/metro ligero	+1,1

(a) servicio regular general. Incluye tranvías y funiculares urbanos.

El Foro BP identifica posibles soluciones a estos retos, que no pasan solo por la cuestión tecnológica: también la administrativa

Descarbonización y calidad del aire, principales retos para el Sector de transporte de cara al futuro

El análisis de los retos para alcanzar una movilidad sostenible en España y a escala global fue el objetivo del Foro BP de Energía y Sostenibilidad celebrado en Madrid los días 25 y 26 de septiem-

bre, con la participación de más de 30 expertos de distintas nacionalidades. Un resumen de lo tratado en las jornadas se presentó dos días después, en una sesión pública a cargo de Ignacio

Pérez-Arriaga, director de la Cátedra BP de Energía y Sostenibilidad de Comillas ICAI-ICADE; y Enrique González, director de Comunicación y Relaciones Institucionales de BP España.

Durante el Foro, se analizaron los principales retos existentes, la contribución de las posibles soluciones tecnológicas o regulatorias, y han formulado propuestas para una correcta transición hacia un sistema de movilidad más sostenible en términos económicos, ambientales y sociales.

Los principales retos a los que se enfrenta el Sector del transporte son la descarbonización y la calidad del aire. La descarbonización del transporte es clave para lograr los objetivos climáticos de largo plazo. Y la contaminación atmosférica en las ciudades se ha convertido en los últimos años en un problema acuciante, que se presenta especialmente en grandes urbes en países en desarrollo y también en ciudades importantes europeas, que exceden los límites tolerables de calidad del aire, a causa fundamentalmente del tráfico y de la alta cuota del diésel y en España, especialmente, por el envejecimiento de su parque automovilístico.

Respecto a las posibles soluciones, los expertos han recordado que tienen que ser ambiciosas y que no solo deben ser tecnológicas, tanto en los vehículos como en los combustibles. De hecho, las mejoras tecnológicas, o los nuevos modelos de transporte (como los

vehículos autónomos, por ejemplo), podrían incluso hacer aumentar la movilidad, lo que contrarrestarían dichas mejoras. Por ello, es imprescindible incorporar también la gestión de la demanda de movilidad, con soluciones regulatorias o urbanísticas. La ruta hacia una movilidad más sostenible no debe verse como una confrontación entre tecnologías, sino que debe enfocarse como una cuestión que integre una multiplicidad de soluciones posibles, con aspectos técnicos, económicos, sociales y políticos.

Ámbito tecnológico

En el ámbito tecnológico, la electrificación del transporte se identifica claramente como la solución a largo plazo, al menos para el transporte por carretera. La cuestión es cuál es el calendario más adecuado para llegar hasta allí; el papel que pueden jugar otras tecnologías, como los motores de combustión bajos en emisiones, o el gas natural, o los biocombustibles; y la forma en que se deben ir renovando las flotas de vehículos antiguos y muy contaminantes.

Aunque es adecuado estimular eficientemente las tecnologías menos contaminantes con ayudas de diverso tipo, éstas se deben eliminar gradualmente con el



tiempo hasta llegar a crear un campo de juego nivelado. Los expertos debatieron en profundidad la racionalidad económica de los diversos impuestos, concluyendo que es necesaria una revisión de la fiscalidad para atribuir adecuadamente los costes en los que incurre cada modo de transporte y poder aprovechar las ganancias de eficiencia que una fiscalidad correcta debiera conseguir.

Desafíos para mercancías

El transporte de mercancías presenta desafíos adicionales. España cuenta con cuotas muy reducidas de transporte por ferrocarril o por barco (tanto en términos absolutos como en relación a la mayoría de países equiparables de nuestro entorno), que sería deseable aumentar, al ser opciones más limpias y eficientes que el transporte por carretera.

Para incrementar la cuota de transporte ferroviario de mercancías, se demanda liderazgo y determinación política, para evitar que esta opción se reduzca a niveles insignificantes. El desarrollo de la infraestructura ferroviaria, así como su operación, deben orientarse al consumidor e integrarse en la cadena logística completa, para dar al transporte ferroviario de mercancías la posibilidad de ser competitivo con la carretera. Se trata de actuaciones claras y específicas, que requieren una visión de

conjunto y determinación política, pero sin las cuales la viabilidad del transporte ferroviario no sería posible.

El transporte marítimo es comparativamente más limpio en términos de emisiones de CO₂ y partículas, pero no tanto respecto a NO_x y sobre todo a SO₂. Por otro lado, es el medio de transporte preferido en muchos países en desarrollo por sus bajos costes. Esto requiere un planteamiento integral, que evite tratar de abordar los problemas individualmente, sin atender al conjunto. Al tratarse de un sector altamente internacionalizado, se añade la complejidad de requerir políticas y regulaciones globales y coordinadas.

En cualquier caso, los expertos son conscientes de que ninguna medida puede responder por sí misma a todos los retos existentes. Por ejemplo, la inclusión del transporte en el sistema europeo de comercio de emisiones de CO₂ (ETS) puede proporcionar una señal económica, pero ésta no será suficiente. Hace falta contar con una batería de medidas complementarias para realmente lograr redirigir la movilidad hacia una senda más sostenible, teniendo asimismo en cuenta las preferencias de los consumidores.

Además, y dado que serán necesarias inversiones de gran entidad, para renovación de flotas o para adaptación de infraestructuras, es necesario también con-

tar con señales de largo plazo y estabilidad regulatoria que permitan a los agentes adaptarse y movilizar los recursos necesarios. Se debe actuar con urgencia en este sentido, pues tanto el cambio climático como la salud pública así lo exigen.

Papel de la Administración

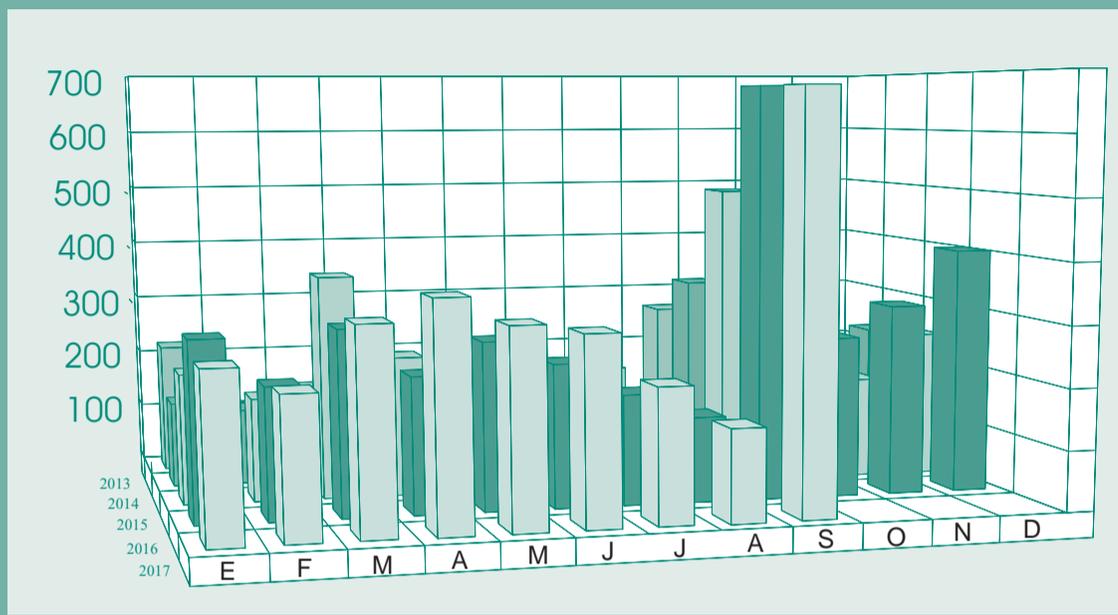
Los expertos recomiendan también tener en cuenta los aspectos institucionales. El gobierno nacional debe jugar un papel central en la estrategia de descarbonización del transporte, mediante un enfoque integrado en el que se combinen políticas de transporte, industriales, energéticas y ambientales.

Por otro lado, las ciudades tienen una importante responsabilidad en términos de diseño urbanístico y de calidad del aire. A estos efectos, los expertos recomiendan la creación de un foro en el que estén representados todos los agentes y niveles institucionales, de forma que se puedan discutir estas cuestiones y coordinar las posibles actuaciones.

También se recuerda la necesidad de que España, y Europa, no solo miren a este respecto dentro de sus fronteras, sino que también asuman su papel como exportadores de tecnología o de conocimiento regulatorio, para lograr que el cambio hacia una movilidad sostenible tenga lugar a escala global.



EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

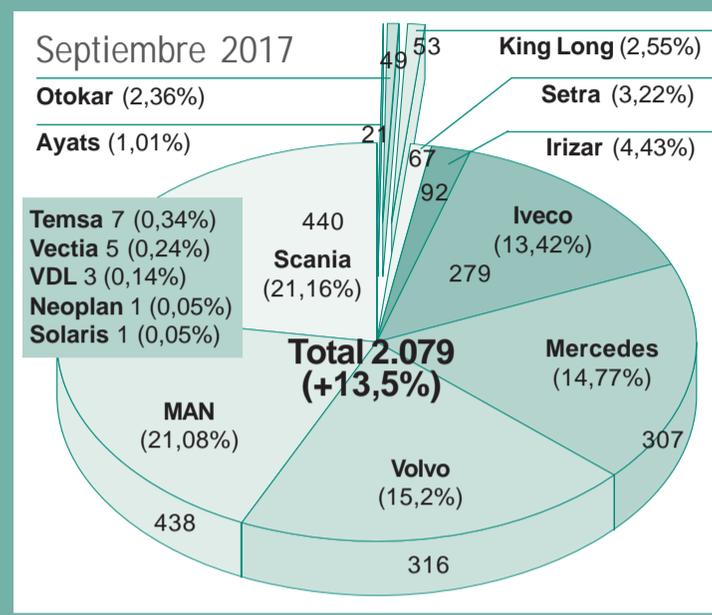


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Pues lo que calificábamos como muy complicado el mes pasado, es decir, que en el mes de septiembre se mantuviera la tendencia de que los meses de 2017 fuesen superando en cifra total las matriculaciones de los mismos meses del año pasado, se ha producido. Por apenas dos, pero los 678 nuevos vehículos registrados suponen un récord sin precedente. En realidad, se debe a los microbuses, que crecieron un 12,1%, equilibrando la caída del 5% vivida en autobuses y autocares. Aún así, el acumulado anual se mantiene en un +12,4%, en este caso más por la pujanza de los vehículos más grandes (+13,5%).

MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

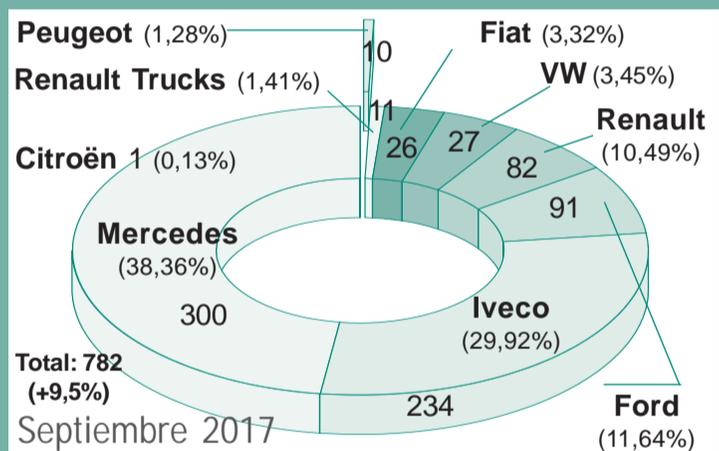
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Leve retroceso de la buena marcha que llevaban las matriculaciones de autobuses y autocares. Su caída del 5% en septiembre hace que el acumulado anual se resienta en seis puntos, aunque sigue en positivo. Por lo que respecta a las marcas, Scania desbanca a MAN del liderazgo.

ANIAMCAM

Scania	441
MAN	438
Mercedes	323
Volvo	315
Iveco	279
Irizar	93
Otros	203

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El precio del petróleo no cesa en su lenta pero constante subida, y eso se traduce directamente a la cotización de los combustibles en las estaciones de servicio. A finales de octubre ya solo encontrábamos tres provincias donde era posible encontrar gasóleo por debajo de 0,95 euros/litro, y la tendencia hace indicar que el mes que viene serán menos aún, ya que el crudo ha superado los 60 dólares/barril y no tiene pinta de dejar de ir al alza. Notamos, eso sí, la vuelta a la hegemonía de la cuenca del Ebro, con siete de las 10 provincias más económicas ubicadas en dicha zona (aunque ninguna catalana), acompañadas en esta ocasión por Valladolid, Salamanca y Córdoba.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Octubre 2017 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

SALAMANCA - EST. AUTOBUSES (Sa) ..	0,924
LOGROÑO - GMOIL (LR)	0,945
EGUES - IGOA Y PATXI (NA)	0,946
PEÑARROYA TASTAVINS - S. FABIAN (Te)	0,950
MAYORGA - COCOCEA (VALL)	0,958
ARCOS JALÓN - GHC SORIA (So) ..	0,959
BRIVIESCA - NORPETROL (Bu)	0,959
ALCOLEA - (NINGUNO) (Co)	0,962
VALEREÑA - S. MIGUEL ARC. (Zg) ..	0,966
BINÉFAR - BONÁREA (Hus)	0,970



Situación de las 10 gasolineras más baratas

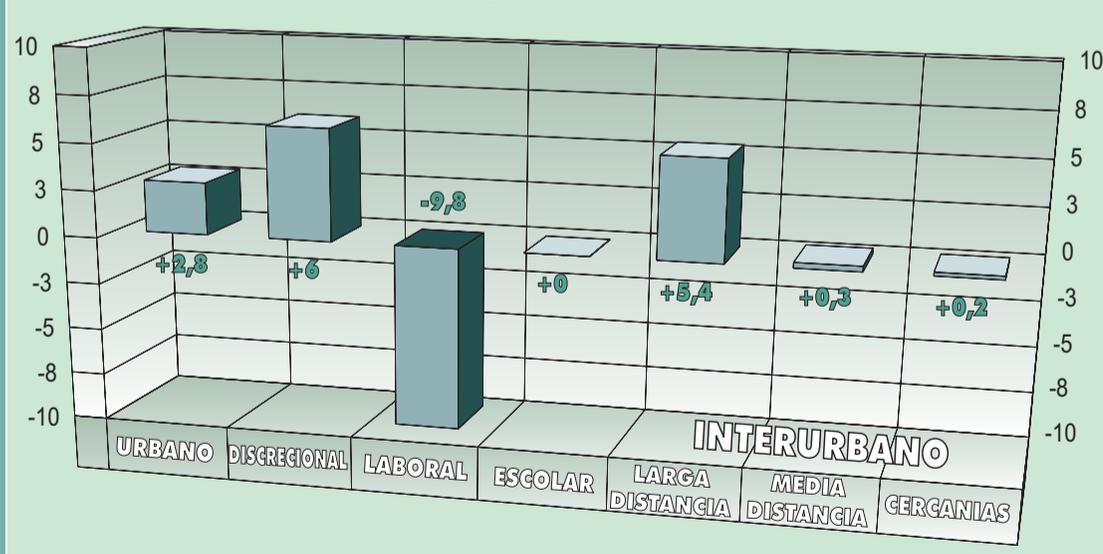
- Comunidades en las que no se aplica «centimo sanitario»
- Comunidades en las que se aplica «centimo sanitario»

Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Agosto 2017



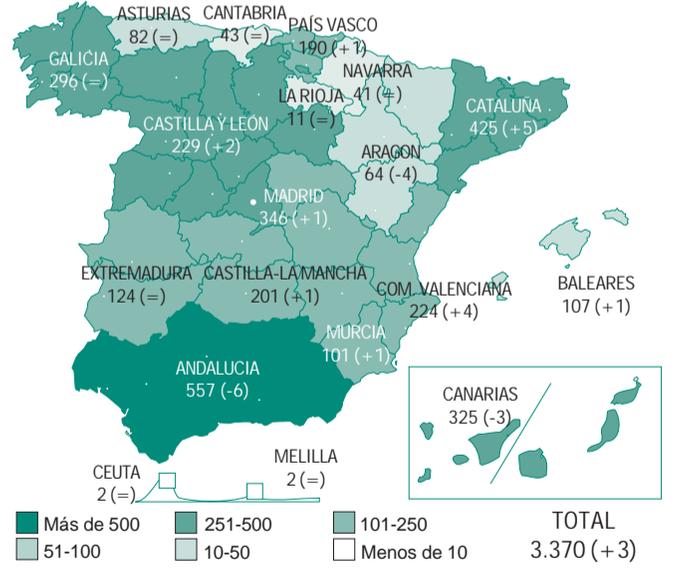
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Más de 295,3 millones de pasajeros utilizaron el transporte público en agosto, un 1,8% más que en el mismo mes del año 2016. El transporte urbano aumenta un 3,1% en tasa anual, pero el interurbano cae un 0,1%. En el primer caso, el número de viajeros en el transporte por autobús presenta las mayores subidas en la Región de Murcia (8,7%), Cataluña (3,8%) y Canarias (3,2%).

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Octubre 2017 - Servicio Público Autobús

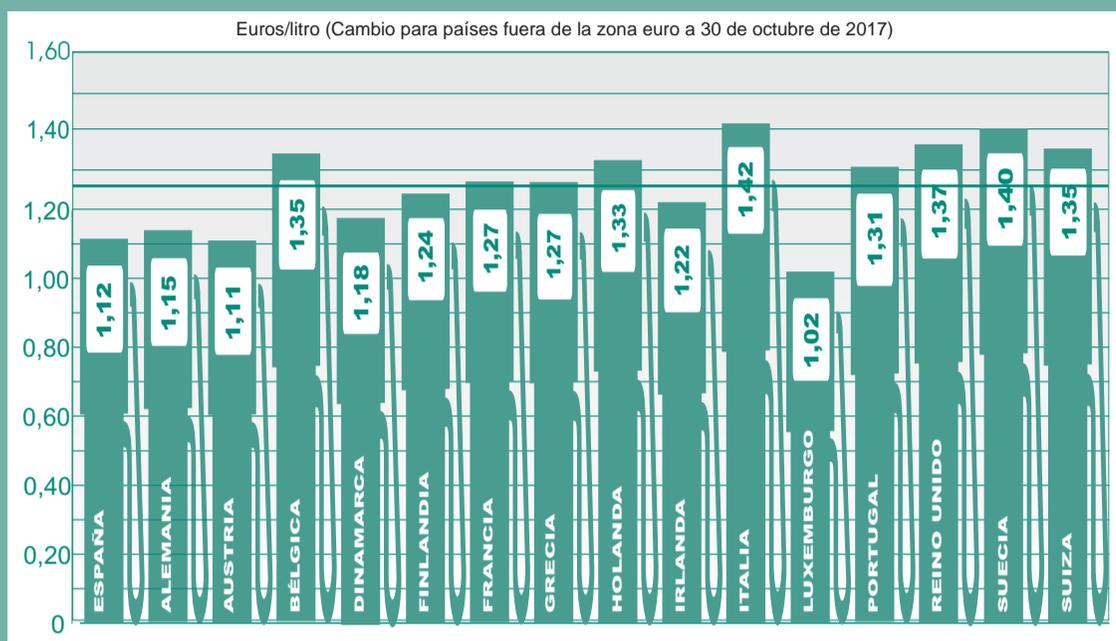


Fuente: Ministerio de Fomento (a 2 de octubre)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Leve recuperación del número de empresas de viajeros. Tras la pérdida de 20 el mes anterior, se incrementa su volumen total en tres, volviendo a guarismos más acordes con su evolución histórica. Andalucía y Cataluña, regiones situadas en los extremos.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Leve subida. Según los datos correspondientes a la 44ª semana del año, España elevó su media dos céntimos durante el último mes, aunque todo durante su primera mitad, manteniéndose estable en la segunda, mientras Europa (1,257 euros/litro) lo hizo justo la mitad, levemente por encima del céntimo, en la misma proporción. Todo ello, a pesar de que Finlandia, por ejemplo, vio descender su cotización hasta siete céntimos. Sin embargo, la tónica general muestra una tendencia leve alcista en casi todos los Estados de nuestro entorno.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 31.10.2017)

Divisas por €

Dólar USA	1,165
Libra Esterlina	0,876
Franco Suizo	1,163
Corona Danesa	7,440
Corona Noruega	9,509
Corona Sueca	9,739
Florinto Húngaro	309,875
Zloty Polaco	4,231
Corona Checa	25,699
Leu rumano	4,602
Rublo Ruso	67,729

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,858
1 Libra Esterlina	1,142
1 Franco Suizo	0,859
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,105
1 Corona Sueca	0,103
100 Florintos Húngaros	0,32
1 Zloty Polaco	0,236
100 Coronas Checas	3,92
1 Leu rumano	0,217
100 Rublos Rusos	1,48

Bus stop

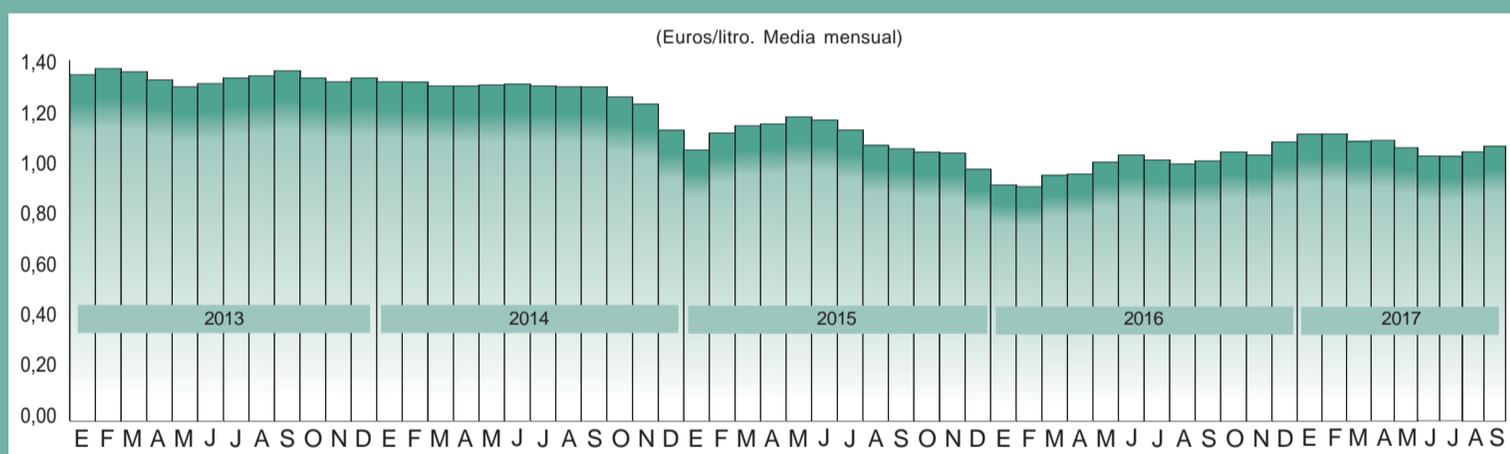


A vueltas con los desplazados

Daniel Gallego

NO CABE NINGUNA DUDA que el asunto de mayor actualidad en estos momentos está relacionado con Cataluña, pero al mismo tiempo está teniendo lugar un asunto de gran importancia para los profesionales del Sector que realiza transporte internacional. El Consejo de Ministros de Asuntos Sociales de la Unión Europea (UE) acordó una modificación de la Directiva de trabajadores desplazados, que no recoge la petición elevada desde el transporte por carretera nacional. Europa mantiene que las normas actuales sobre desplazamiento son aplicables al transporte por carretera, justo lo contrario que postulan los interesados, quienes entienden que es más que necesaria una regulación específica para el Sector, a quien le urge la aplicación de unas condiciones acordes a lo singular de su actividad. Tanto el segmento de mercancías como el de viajeros han elevado su voz en Europa para que se atiendan sus peticiones, pero por el momento, solo les queda esperar a ver cómo se desarrollan los acontecimientos. El primer asalto no ha sido favorable a los intereses de los transportistas, pero esto no ha hecho más que comenzar. Y no olvidemos la preparación de quienes nos defienden en las instancias comunitarias están fuera de toda duda.

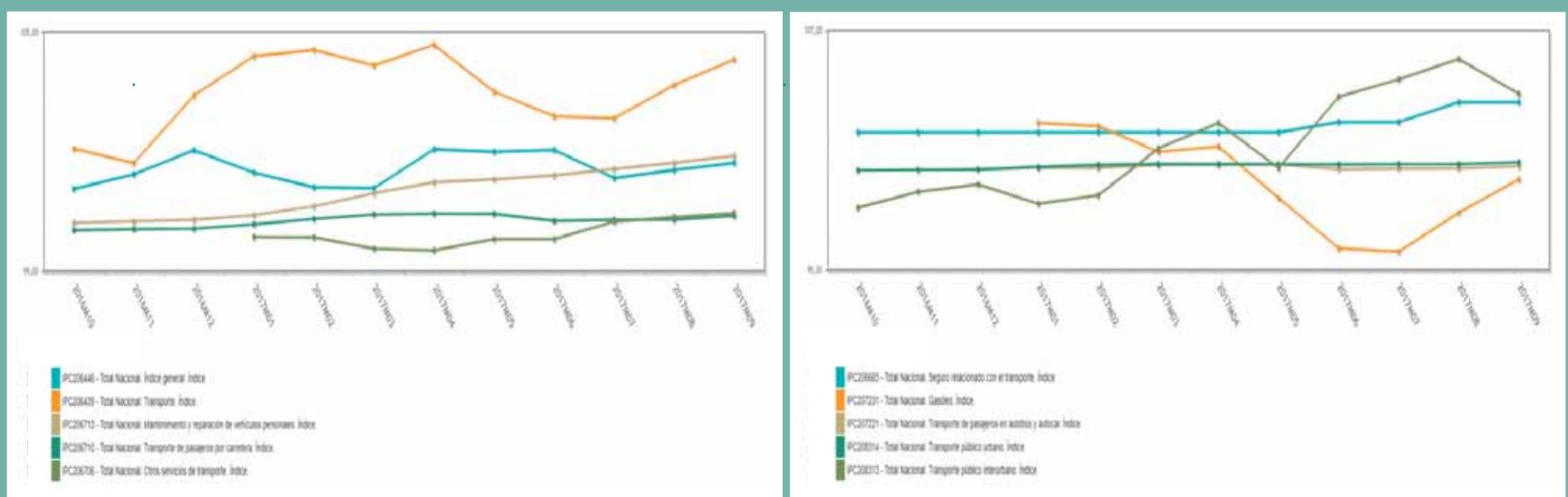
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



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 septiembre, a excepción del Transporte Público Interurbano, que cae abruptamente una vez concluido el periodo estival, y manteniéndose fiel a esos dientes de sierra que marcan su evolución durante los últimos 12 meses. Las subidas más destacadas corresponden a los índices del Transporte y del Gasóleo, mientras que el General mantiene una línea muy constante alcista, al igual que el Mantenimiento y el Transporte Público Urbano.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS

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

CARROCEROS

ALVILA	☎ 96-1443629
C.ª Barcelona, 81Museros VALENCIA	☎ 96-1443629
BEULAS	☎ 972-860100
Riera Xica, s/n Arbucies GIRONA	☎ 972-861286
CAMO IND. DE AUTOCARROS	☎ 35127134778
V. de Andorinho Gaia PORTUGAL	☎ 35127134951
CARBUS	☎ 948-242898
Pl. Mutlva Baja, Nave10 NAVARRA	☎ 948-290605
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460
C. Coruña, 59,5 Santiago A CORUÑA	☎ 981-552461
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420
Pl. La Barreda, P15NoreñaASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P.de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
Pl. Torres Pujals, 4 Arbucies GIRONA	☎ 972-860054
INDUSTRIAL CARROC LORQUINA	☎ 968-441933
Ctra. Granada, s/n Lorca MURCIA	☎ 968-443767
INSULAR CARROCERA	☎ 928-416768
R. los Tarrales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774
INTEGRALIA	☎ 948-314049
Pl. Comarca2, c/F, 15 Ezkiroz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP	☎ 943-809100
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
Pl. Ibarra s/n Alsasua NAVARRA	☎ 948-563202
UNVI	☎ 988-256900
Pl. San Ciprián de Viñas OURENSE	☎ 988-256904

AUTOPORTANTES

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

MICROBUSES

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

FORD ESPAÑA	☎ 91-3369100
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
MINIBUS MOTORS	☎ 91-3877400
Travesía de Costa Brava, 6 MADRID	☎ 91-3877433
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.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
CARADAP	Info@caradap.com
Nicaragua, 68	☎ 93-4191949
08029 BARCELONA	☎ 93-4940638
INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Álava VITORIA	☎ 945-214413

AIRE ACONDICIONADO

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

BATERÍAS

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

BILLETAJE

CALMELL	calmell@calmell.com
Pol. Pla D'En Coll. Montcada	☎ 93-5641400
08010 BARCELONA	☎ 93-5645822
IFB IND. BOTELLA	badalona@ifb.es
Manuel Fdez. Márquez, 78	☎ 93-3873600
Badalona BARCELONA	☎ 93-3873106
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.SanJordi.L'Amella	☎ 93-8432102
MASISCONVI	☎ 93-8409299
Rioja, 24. Les Franqueses del Vallés	☎ 93-8467704

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfo.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
Portalada, 40	☎ 941-233622
26006 LOGROÑO	☎ 941-240428
FAINSA	fainsa@fainsa.com
Horta, s/n 08107	☎ 93-5796970
Martorelles BARCELONA	☎ 93-5701838
TAPIZADOS BELBUS	☎ 96-1220376
c/25. parc. 64. Pl. Catarroja VALENCIA	

CAJAS DE CAMBIOS

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

CALEFACCIÓN

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

CLARABOYAS

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

COMUNICACIONES

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

CORTINAS

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

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

SEFAC	☎ 91-6723612
C.ª Rejas, 1 Nave10 Coslada MADRID	☎ 91-6723396

FRENOS

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

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

ILUMINACIÓN

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

LAVADO

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

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

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

SEFAC	☎ 91-6723612
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
Oronse, 34-4.ª 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, 19ZARAGOZA	☎ 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 Encuarteres, 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.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571

PUERTAS

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

SEGUROS

SEBASTIAN ESCUELA	gijon@cafseguros.com
Cura Sama, 2	☎ 985-354447
33202 GIJÓN ASTURIAS	☎ 609-693602
TRAMSICAR, S.L.	☎ 91-5194236
Padre Xifre, 3. Of.15 28002 MADRID	☎ 666 429319

SERVICIOS

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

SUELOS

FORBO PAVIMENTOS	☎ 93-2090793
Calvet, 59, entlo. 2.ª	

VDO presenta Telematics Partner a su red

Continental Automotive Spain ha celebrado en Oporto su convención anual con su red DTCO+, formada por los 100 mejores talleres especializados en tacógrafo digital. En este evento, además de definir la estrategia de la marca para ofrecer el mejor servicio de asistencia profesional a estos talleres, la compañía ha presentado un nuevo servicio de instaladores telemáticos, Telematics Partners.

Los talleres de la red DTCO+ pudieron conocer el nuevo servicio que a partir de ahora podrán ofrecer a las flotas, ya que éstos están perfectamente preparados y formados para realizar instalaciones y configuraciones de soluciones telemáticas, con un alto compromiso de calidad y un servicio garantizado como socios tecnológicos VDO. La oferta se centra en cuatro puntos principales: telemática, gestión de datos del tacógrafo, descarga y localización y gestión de temperatura. Los usuarios podrán acceder a una web específica, en la que podrán consultar el listado de talleres instaladores así como toda la información relativa a este servicio.

Los servicios oficiales de VDO ofrecen asistencia profesional en torno al tacógrafo digital con la seguridad de que siempre encontrarán la mejor ayuda técnica profesional en prácticamente toda Europa. Dentro de la red VDO, el club DTCO+ es la mejor Red de Talleres para el profesional de transporte. Equipada con los medios técnicos más avanzados, su profesionalidad y servicio están avalados por la marca siendo expertos en tacógrafo y especialistas en soluciones de gestión de datos y para tacógrafo.

Cepsa avanza en la investigación hacia combustibles más verdes para el motor

Las importantes innovaciones llevadas a cabo por Cepsa dan como resultado combustibles que mejoran el funciona-

miento y la sostenibilidad de los motores. Los resultados son fruto de la I+D desarrollada en colaboración con la Es-

cuela Técnica Superior de Ingeniería de la Universidad de Sevilla (ETSI-US) y la Universidad de Cádiz (UCA).

Estos avances científicos serán presentados en el X Congreso Mundial de Ingeniería Química que se celebrará por primera vez en Expoquimia, una de las citas internacionales más importantes del sector químico.

Solketal, el aditivo que mejora la eficacia del motor y reduce las emisiones: por cada 100 kg de biodiésel se originan 11 kg de glicerina. Por otro lado, la producción del fenol a partir de la oxidación del cumeno genera grandes cantidades de acetona. Cepsa es el segundo proveedor mundial de fenol y el mayor productor de cumeno, ambos empleados en la fabricación de resinas y plásticos.

La generación de biodiésel y fenol deriva en una sobreproducción de glicerina y acetona. Y, también en la necesidad de diseñar nuevos procesos que permitan un mayor aprovechamiento de los mencionados compuestos.

En esta línea, y junto a científicos de la Universidad de Sevilla (US), la compañía española ha conseguido producir el Solketal, un aditivo con componente 'bio' para combustible originado a partir de glicerina y acetona.

El Solketal ha demostrado mejorar la lubricidad del diésel y aumentar el número de octano de la gasolina, lo que mejora la eficacia de los motores. La combustión con Solketal es, por tanto, más eficaz y más limpia,



produciendo así menos emisiones. Además, dichas investigaciones se han realizado en una planta piloto, lo que agiliza su traspaso a escala industrial y la puesta en marcha efectiva de la valorización de subproductos.

Otro aspecto importante en la I+D que Cepsa realiza es la revalorización de los productos de refinación del petróleo como las olefinas, los aromáticos y el tolueno. Tomando la alquilación del tolueno como reacción química modelo, investigadores de la Universidad de Cádiz (UCA) han diseñado diversos catalizadores altamente selectivos y estables que permiten transformar estos subproductos de bajo valor añadido en combustibles limpios exentos de azufre y, por ello, menos perjudiciales para la salud y el medio ambiente.



Allison lanza la transmisión de nueve marchas

El fabricante estadounidense de cajas de cambio totalmente automáticas Allison Transmission ha anunciado en la Feria de Vehículos Comerciales de Atlanta la llegada de una caja de cambios totalmente automática de nueve velocidades. Este modelo, pensado para vehículos medianos y pesados, promete emisiones reducidas, un mayor ahorro en el consumo de combustible y una capacidad stop-start mejorada. Estará disponible para su venta en todo el mundo en 2020.

El ahorro de combustible es posible gracias a su primera marcha súper-corta y a su ratio de cobertura. Su tren de engranaje de gran eficiencia permite que el convertidor de par se bloquee antes en la primera marcha. Además, la caja de cambios Allison cuenta con un sistema integral stop-start del motor, lo que ofrece una transmisión inmediata y un sostenimiento del vehículo mientras reacciona el motor.

El modelo Allison de nueve velocidades ofrece una integración



sencilla para aquellos vehículos que deseen cambiarla por la anterior Allison Serie 2000. Promete una conducción más confortable con los cambios de relaciones más graduales, lo que permite un arranque más suave y una mejor aceleración. Utiliza tecnología continuous power para multiplicar el par motor y transmitir una mayor potencia a las ruedas.

El vicepresidente senior de ingeniería de producto y equipos de producto con Allison Transmission, Randy Kirk, ha afirmado que "muchos fabricantes de camiones de Estados Unidos, Europa y Asia han expresado su interés y entusiasmo con la evaluación de prototipos que empezarán a hacer este mismo año".

Kumho amplía la oferta de dimensiones para el Sector

El fabricante coreano de neumáticos Kumho ha mostrado en la feria de Nufam, en Alemania, las innovaciones de la marca, aumentando su oferta de dimensiones para neumáticos de camión y autobús. Además, a partir de enero de 2018, todos los productos Kumho para este segmento tendrán el marcaje 3PMSF (copo de nieve).

La marca coreana ha expandido su gama con los neumáticos multi performance de larga distancia y transporte regionales KXS10 y KXD10, comenzando su lanzamiento con unas dimensiones de 315/80R 22.5TL. Muy pronto esperan sacarlos en otras tres dimensiones.

El KXS10 cuenta con múltiples láminas para mejorar su comportamiento en mojado o en condiciones invernales. Gracias a un compuesto especial, su desgaste es uniforme, lo que aumenta la vida útil del neumático y le permite hacer un mayor kilometraje. Además,



su sistema de expulsión de piedras reduce los daños, incrementando la capacidad de recauchutado de la carcasa.

En el caso del neumático KXD10, su kilometraje es un 15% superior al de su predecesor. Tiene un diseño de bloques hexagonal y un mejor agarre y manejabilidad. También lanzará al mercado el neumático radial KRT03 (para el remolque), en tres dimensiones, y el KR50 (para tracción en tráfico regional), con un total de nueve medidas.

LEGISLACION COMUNITARIA**Comunidad del Transporte**

► **DECISIÓN DEL CONSEJO EUROPEO, DE 11 DE JULIO DE 2017, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y a la aplicación provisional del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte.**
En el DOUE, a 27 de octubre de 2017.

El Consejo de la Unión Europea, Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91 y su artículo 100, apartado 2, en relación con su artículo 218, apartado 5, Vista la propuesta de la Comisión Europea, Considerando lo siguiente:

(1).- El Consejo autorizó a la Comisión, el 12 de junio de 2008 y el 9 de octubre de 2009, a que iniciase negociaciones en nombre de la Unión con la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la antigua República Yugoslava de Macedonia, Kosovo (*1), Montenegro y la República de Serbia (en lo sucesivo, «Partes de Europa Sudoriental») sobre un tratado constitutivo de una Comunidad del Transporte.

(2).- Dichas negociaciones concluyeron satisfactoriamente con la rúbrica del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte por todas las Partes.

(3).- El Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte fomenta el desarrollo del transporte entre la Unión y las Partes de Europa Sudoriental sobre la base de las disposiciones del acervo de la Unión.

(4).- La firma del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte no prejuzga la posición de los Estados miembros sobre el estatuto de Kosovo, que se decidirá de conformidad con su práctica nacional y el Derecho internacional. Ninguno de los términos, formulaciones o definiciones utilizados en la presente Decisión o en el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte, incluidos sus anexos y protocolos, constituyen un reconocimiento de Kosovo como un Estado independiente por la Unión, ni constituyen un reconocimiento de Kosovo por los diferentes Estados miembros que no hayan tomado decisión alguna en ese sentido.

(5).- Los procedimientos internos de los Estados miembros pueden aplicarse cuando se reciban documentos expedidos por las autoridades de Kosovo en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte.

(6).- Procede firmar el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte.

(7).- A fin de obtener los beneficios ligados al Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte lo antes posible, este debe aplicarse de forma provisional, hasta tanto no terminen los procedimientos necesarios para su entrada en vigor.

Ha adoptado la presente decisión:

Artículo 1

Queda autorizada la firma, en nombre de la Unión Europea, del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte, a reserva de su celebración.

El texto del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

Se autoriza al presidente del Consejo para que designe a la persona o personas

facultadas para firmar el Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte en nombre de la Unión.

Artículo 3

El Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte se aplicará de forma provisional, de conformidad con su artículo 41, apartado 3, a partir del día de su firma, a la espera de su entrada en vigor.

Artículo 4

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 11 de julio de 2017, por el Consejo. El presidente, M. Maasikas.

Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte

Las Partes:

La Unión Europea, denominada en lo sucesivo «la Unión» o la «Unión Europea», y Las partes de Europa Sudoriental, la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Kosovo, Montenegro y la República de Serbia, todas ellas en conjunto denominadas en lo sucesivo «las Partes Contratantes», Apoyándose en la labor efectuada en el marco del Memorándum de Acuerdo sobre el Desarrollo de la Red Principal de Transporte Regional de Europa Sudoriental, firmado en Luxemburgo el 11 de junio de 2004, y señalando que dicho Memorándum dejará de ser pertinente,

Reconociendo el carácter integrado del transporte internacional y deseosas de crear una Comunidad del Transporte entre la Unión Europea y las Partes de Europa Sudoriental basada en la integración gradual del mercado del transporte de las Partes Contratantes a partir del acervo correspondiente,

Considerando que las normas de la Comunidad del Transporte deben aplicarse de manera multilateral dentro de dicha Comunidad y que, por lo tanto, es necesario definir normas específicas a este respecto, Señalando el Acuerdo Provisional y el Memorándum sobre Medidas Prácticas relativo a dicho Acuerdo, que la República Helénica y la Antigua República Yugoslava de Macedonia firmaron en 1995,

Conviniendo en que es apropiado basar las normas de la Comunidad del Transporte en la legislación pertinente en vigor de la Unión Europea, como se dispone en el anexo I del presente Tratado, en virtud del Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y Teniendo en cuenta las modificaciones contenidas en estos últimos, incluida la sustitución de «Comunidad Europea» por «Unión Europea»,

Teniendo en cuenta que la integración de los mercados del transporte no puede alcanzarse de manera inmediata, sino solo mediante una transición facilitada por regímenes específicos de duración limitada, Subrayando que los operadores de transporte no deben sufrir un trato discriminatorio en cuanto a su acceso a las infraestructuras de transporte,

Teniendo en cuenta el deseo de cada una de las Partes de Europa Sudoriental de hacer compatibles sus respectivas normativas sobre transporte y materias conexas con las de la Unión Europea,

incluido el futuro desarrollo del acervo de esta última,

Reconociendo la importancia de la asistencia técnica en este contexto,

Teniendo en cuenta la necesidad de proteger el medio ambiente y combatir el cambio climático, así como de lograr un desarrollo sostenible del sector del transporte,

Teniendo en cuenta la necesidad de contemplar la dimensión social de la Comunidad del Transporte y de implantar estructuras de diálogo social en las Partes de Europa Sudoriental,

Teniendo en cuenta la perspectiva europea de las Partes de Europa Sudoriental, tal y como se ha corroborado en varias cumbres del Consejo Europeo recientes,

Señalando que la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Montenegro, la República de Serbia y la República de Albania son países candidatos a la adhesión a la Unión Europea y que Bosnia y Herzegovina también ha solicitado su adhesión,

Señalando que los procedimientos internos de los Estados miembros de la Unión Europea pueden ser de aplicación cuando se reciban documentos expedidos por las autoridades de Kosovo en el marco del presente Tratado,

Señalando la determinación de los países candidatos y los países candidatos potenciales de acercarse a la Unión Europea y aplicar su acervo, especialmente en el ámbito del transporte,

Han decidido crear una Comunidad del transporte:

Artículo 1**Objetivos y principios**

1.- El presente Tratado tiene por objeto la creación de una Comunidad del Transporte en el ámbito del transporte por carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y marítimo, así como el desarrollo de la red de transporte entre la Unión Europea y las Partes de Europa Sudoriental, denominada en lo sucesivo «Comunidad del Transporte». La Comunidad del Transporte se basará en la integración progresiva de los mercados del transporte de las Partes de Europa Sudoriental en el mercado del transporte de la Unión Europea a partir del acervo pertinente, entre otros, en materia de normas técnicas, interoperabilidad, seguridad, protección, gestión del tráfico, política social, contratación pública y medio ambiente, para todos los modos de transporte, excluido el transporte aéreo. A tal fin, el presente Tratado define las normas aplicables a las Partes Contratantes con las condiciones formuladas a continuación. Entre estas normas se incluyen las disposiciones establecidas en los actos que se detallan en el anexo I.

2.- Las disposiciones del presente Tratado serán de aplicación en la medida en que se refieran al transporte por carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y marítimo y a las redes de transporte, incluidas las infraestructuras aeroportuarias, o a una de las materias conexas que se mencionan en el anexo I.

3.- El presente Tratado consta de artículos que establecen el funcionamiento general de la Comunidad del Transporte (en lo sucesivo, «el Tratado principal»); de anexos, de los cuales el anexo I contiene los actos de la Unión Europea aplicables entre las Partes Contratantes en el marco del Tratado principal; y de Protocolos, de los cuales al menos uno por cada una de

las Partes de Europa Sudoriental fija los regímenes transitorios que les serán de aplicación.

Artículo 2

1. A efectos del presente Tratado, se entenderá por:

a) «Tratado»: el Tratado principal, sus anexos, los actos citados en el anexo I y sus protocolos;

b) «Partes de Europa Sudoriental»: la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Kosovo, Montenegro y la República de Serbia;

c) ninguno de los términos, formulaciones o definiciones utilizados en el presente Tratado, incluidos sus anexos y protocolos, constituyen un reconocimiento de Kosovo como un Estado independiente por la Unión Europea ni constituyen un reconocimiento de Kosovo por los diferentes Estados miembros que no hayan tomado decisión alguna en ese sentido;

d) «convenio»: todo convenio o acuerdo internacional en materia de transporte internacional, abierto a la firma, distinto del presente Tratado;

e) «Estado miembro de la UE»: uno de los Estados miembros de la Unión Europea;

f) «acervo»: corpus de legislación adoptado por la Unión Europea para cumplir sus objetivos.

2.- La utilización de los términos «país», «nacional», «nacionales», «territorio» o «pabellón» se entenderá sin perjuicio de la condición jurídica de las Partes Contratantes en el Derecho Internacional.

Artículo 3

1.- Las disposiciones aplicables de los actos mencionados o incluidos en el anexo I, adaptados de conformidad con el anexo II, o en las decisiones del Comité Director Regional serán vinculantes para las Partes Contratantes.

2.- Dichas disposiciones formarán parte del ordenamiento jurídico interno de las Partes de Europa Sudoriental o se incorporarán a él según se indica a continuación:

a) los actos correspondientes a los Reglamentos de la Unión Europea se incorporarán al ordenamiento jurídico interno de la Parte de Europa Sudoriental de que se trate en el plazo de tiempo que el Comité Director Regional determine para las Partes de Europa Sudoriental;

b) los actos correspondientes a las Directivas de la Unión Europea dejarán a las autoridades competentes de la Parte de Europa Sudoriental de que se trate la elección de la forma y el método para su aplicación;

c) los actos correspondientes a las Decisiones de la Unión Europea se incorporarán al ordenamiento jurídico interno de la Parte de Europa Sudoriental de que se trate en el plazo de tiempo y de la forma que el Comité Director Regional determine para las Partes de Europa Sudoriental.

3.- Cuando las disposiciones aplicables de los actos mencionados en el apartado 1 generen obligaciones para los Estados miembros de la UE, estas obligaciones se aplicarán a dichos Estados previa decisión adoptada en virtud de las normas aplicables en la Unión Europea, sobre la base de una evaluación efectuada por la Comisión Europea con respecto a la plena aplicación por las Partes de Europa Sudoriental de los actos de la Unión Europea a que se hace referencia en el anexo I.

► **Sigue en el próximo número**

Libro

Repercusión de la nueva economía

Título: *Economía colaborativa, alojamiento y transporte*
 Editorial: Aranzadi

La autodenominada economía colaborativa ha tenido una gran repercusión en el Sector del transporte. El libro de Alberto Aznar Traval realiza una descripción aproximativa a un fenómeno social de reciente popularización para más tarde entrar en los detalles de legales, con especial interés en los ejemplos de Uber y BlaBla Car.



Conferencia

La Comisión con el transporte

Título: *Conferencia anual Polis*
 Cuando: 6-7 de diciembre
 Donde: Bruselas
 Organiza: Comisión Europea

Polis es la asociación de ciudades pertenecientes a la Unión Europea que los primeros días de diciembre celebrará su conferencia anual, este año centrada en la sostenibilidad del Sector y cómo esto afecta al modelo de ciudad. Varias empresas de transporte y asociaciones, entre los que se incluye Confibus, participarán.



Curso

Nuevos modos de pago en autobús

Título: *Curso sobre Ticketing en el Transporte Público*
 Donde: Oficinas ITS España (C/ Serrano 216, 1º Derecha, Madrid)
 Organiza: ITS

El Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte, ITS España, organiza el 16 de noviembre un curso para que las empresas se pongan al día con los últimos avances de los sistemas de Ticketing en el transporte público. Se realizará en su sede en Madrid y es necesario que los interesados se inscriban en su página web con anterioridad.



Presentación

Renovación en los combustibles

Título: *Foro 'Stakeholders'*
 Cuando: 22 noviembre 2017
 Donde: Hotel Witchers, Bruselas
 Organiza: Fira

La organización de colaboración público-privada de Pilas de Combustible e Hidrógeno (FCH) organiza la décima edición de su Foro 'Stakeholder' en Bruselas, donde para analizar el avance de este modelo de combustible en la última década. Se reunirán más de una veintena de asociaciones de los países de la Unión Europea.



Congreso

El Sector en las nuevas ciudades

Título: *Smart Cities Expo World Congress*
 Cuando: 14-16 de noviembre 2017
 Donde: Barcelona
 Organiza: Fira de Barcelona

La Fira de Barcelona acoge un congreso sobre ciudades inteligentes donde el debate sobre los nuevos modelos de transporte colectivo tendrá un gran peso. Estará presente la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP), entre otras organizaciones del Sector, y habrá un congreso centrado en los sistemas inteligentes.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

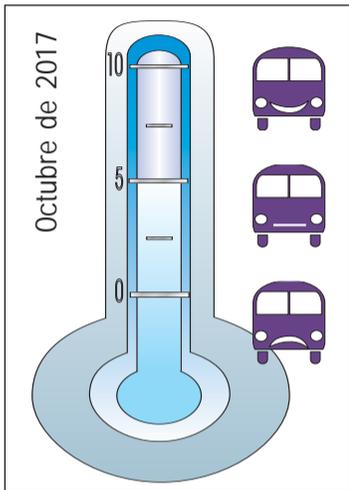
Nexopublic

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

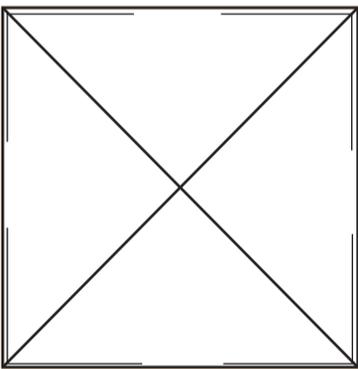


RESULTADOS

▲ Evolución

Despedida con honores

La última edición de Busworld Europe en Kortrijk fue una de las más concurridas de la historia, pues recibió 376 expositores de 36 países y 37.241 visitantes de 118 países. Durante una maratón de 34 conferencias de prensa se anunciaron numerosos estrenos con presentaciones cada vez más sorprendentes. Más de 300 miembros de la prensa de 42 países estuvieron presentes para informar sobre la última edición en Kortrijk Xpo, con la vista ya puesta en Bruselas y octubre de 2019.



PREVISIONES

COYUNTURA / Las matriculaciones y el flujo de viajeros mantienen su buena senda

Petróleo por encima de 60 dólares amenaza de una nueva zancadilla

Uno de los principales ingredientes de la ecuación sectorial es el combustible. Y tras unos meses de asueto, el petróleo ha vuelto a dispararse, superando ampliamente

los 60 dólares/barril y con muy poca previsión de que regrese al entorno de los 50. Esto puede llegar a suponer un traspás en la recuperación de muchas empresas.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

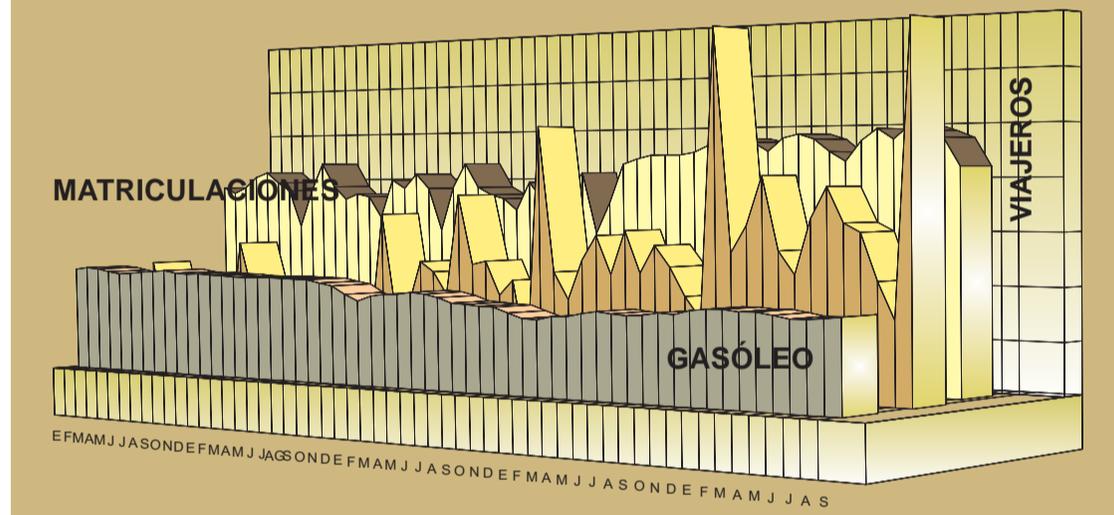
Malas noticias llegan desde la cotización del crudo, que supera con amplitud los 60 dólares por barril.

FLUJO DE VIAJEROS

Con los datos del verano, es curioso que aumente el Urbano y descienda levemente el Interurbano.

MATRICULACIONES

Con pasar la vista por el gráfico casi sobran los comentarios: incluso por encima del pasado septiembre.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Plan de inversión



Iñigo de la Serna

El ministro de Fomento ha presentado el Plan de Innovación para el transporte y las infraestructuras 2017-2020. Con él se pretende elevar la rentabilidad económica y social de las inversiones, incrementando la efectividad de la inversión pública y privada. 50 millones de euros para 67 iniciativas.

▼ Descenso

Afirmaciones 'gratuitas'



Ignacio Pérez-Arriaga

Durante el Foro BP, en el que participó el director de Relaciones Institucionales de la compañía, se afirmó que «España cuenta con cuotas muy reducidas de transporte por ferrocarril o por barco, que sería deseable aumentar, al ser opciones más limpias y eficientes que el transporte por carretera».

En Ruta



El Paquete de Movilidad (III)

Violeta Bulc

EN CUANTO A LA aplicación de la Directiva relativa al desplazamiento de trabajadores al sector del transporte de mercancías por carretera, la Comisión siempre ha sostenido que las normas sobre desplazamiento de trabajadores deberían aplicarse al transporte por carretera. El hecho de que los trabajadores sean altamente móviles no es una razón para excluirlos y privarlos del beneficio de la legislación de la UE.

Dicho esto, existe la necesidad de normas sectoriales específicas y, una vez más, encontrar soluciones europeas a esta cuestión. Las iniciativas vial proponen:

- Reducir la carga administrativa de los transportistas por carretera: la forma en que algunos países aplican las normas de desplazamiento al transporte por carretera es desproporcionada y onerosa,
- Asegurarse de que las herramientas más eficientes disponibles en el Sector, como el tacógrafo digital y las notas de envío electrónicas (eCMR), puedan utilizarse plenamente en el futuro para garantizar la correcta aplicación de las normas; y

- Establecer un umbral mínimo para la aplicación de los salarios mínimos nacionales. Si bien en la actualidad la Directiva relativa al desplazamiento no especifica la forma de hacer respetar el principio de proporcionalidad, nuestra propuesta es que las normas locales sobre la remuneración sólo se apliquen a los conductores después de tres días al mes de tiempo acumulado en un Estado miembro.

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

NEXOTUR

Edición Especial

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

