

La modificación del 1073, posible fin a las concesiones

La Comisión Europea ha iniciado el proceso de modificación del Reglamento CE 1073/2009. Para ello, tiene abierta una ronda de consultas y observaciones entre las Asociaciones.

Protagonistas



Íñigo de la Serna
El ministro de Fomento defiende en el Congreso el nuevo Plan de Innovación en el Transporte. / Pág. 2



Rafael Barbadillo
El presidente de Confibus estuvo presente en CIMET y en la primera Comisión Ejecutiva de ejercicio. / Pág. 2 y 38



Miguel Ruiz
Atuc apuesta por mejorar las inversiones en transporte público para ampliar en tre millones los usuarios. / Pág. 5



Alvaro Fernández
La EMT de Madrid recupera los niveles de viajeros de antes de la crisis rozando los 428 millones. / Pág. 10

Y no es para menos, porque la reforma es de enorme calado para nuestro país, puesto que, de salir adelante, significaría la liberalización del transporte regular interurbano y, por tanto, el final del sistema concesional español. Fomento ha declarado que no espera que hayan grandes cambios y que Alemania y Francia están de nuestro lado, pero la incertidumbre existe. Máxime cuando algunas Organizaciones empresariales se han mostrado favorables a que el cambio siga adelante. Dossier / Pág. 19

El año 2017 se cerró con 2.843 unidades, según los datos de Aniacam

Un 8,1% más de matrículas

El año 2017 ha sido bueno en lo que se refiere a matrículas de autobuses y autocares, a pesar de que los dos últimos meses no ayudaron demasiado. Los vehículos más grandes crecieron un 8,1% respecto a las cifras de 2016 según datos de Aniacam, hasta alcanzar las 2.843 unidades (2.827 para Anfac, que calcula un crecimiento del 8% respecto a las computadas el año anterior). En cuanto a los fabricantes, tres marcas dominan el mercado superando la barrera de las 500 unidades. Scania alcanza el primer puesto con 595 matrículas por delante de Mercedes y MAN. Dossier / Pág. 36-37



SCANIA
La versión híbrida de piso bajo completa la gama Interlink. Contacto / Pág. 23-26



TOYOTA
El Proace Verso Shuttle permite la realización de transportes hasta con nueve personas. Novedades / p. 27



UNVI
El carroceros gallego apuesta por la opción eléctrica del doble piso turístico. Novedades / p. 22



VDL se viste de gala para abrir sus nuevas instalaciones

VDL Bus & Coach celebró los días 10 y 11 de enero las dos jornadas de puertas abiertas con las que inauguraba, de manera oficial, la

sede de su filial en España. El presidente de la compañía quiso acompañar al nuevo equipo en el evento. Dossier / Pág. 35

Dbus recibe el primer Irizar ietram fabricado en Aruna

San Sebastián será la primera ciudad que tenga el honor de probar en operación real con viajeros el primer autobús 100% eléctrico articulado fabricado por el Grupo Irizar, el modelo Irizar ieTram. Los responsables municipales del Ayuntamiento, con el alcalde Eneko Goia a la cabeza, visitaron la planta de Irizar en Aduna para ver el vehículo, que comenzará a funcionar en torno al verano en la capital guipuzcoana, todo un hito para ambos. Panorama / Pág. 10

Sumario

Desmantelado un cártel en Guipúzcoa

La Autoridad Vasca de la Competencia considera probado el acuerdo de precios. / Pág. 8

Opinión / Editorial / Tribuna..... 2-3
De Frente: 'Empleo sectorial' 4
Panorama / Actualidad 5-18
Nexocar 21
Coyuntura 42-43
Innovación: 'Volvo y NTU' 45
Agenda 47

Date de alta en Nexobus.com

Diario online del Transporte de Viajeros por Carretera

... y recíbelo cada mañana en tu email

Temas de interés por temas de interés

El Co de BYD es el primer autocar eléctrico que llega a Europa

1.300 millones para Transporte en Andalucía

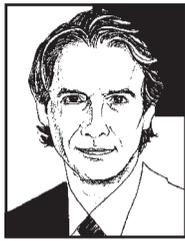
La nueva planificación prevé la creación de 25.000 empleos hasta el año 2022

La llegada de los Reyes Magos modifica el servicio de transporte

A Coruña mantiene las tarifas del urbano por segundo año

El transporte al aeropuerto y al hospital, a debate en Vigo

Tribuna



La innovación en el transporte y las infraestructuras

Iñigo de la Serna

HARÉ UNA REFLEXIÓN muy breve en relación con la importancia de la innovación en el Sector. Como saben sus señorías, la velocidad e intensidad de las actividades económicas relacionadas con el Sector y otras no relacionadas, pero que absorben las nuevas tecnologías está dibujando un nuevo paradigma y una nueva realidad. Esta situación destaca la enorme relevancia de la innovación como fuente de competitividad y de progreso en nuestro país.

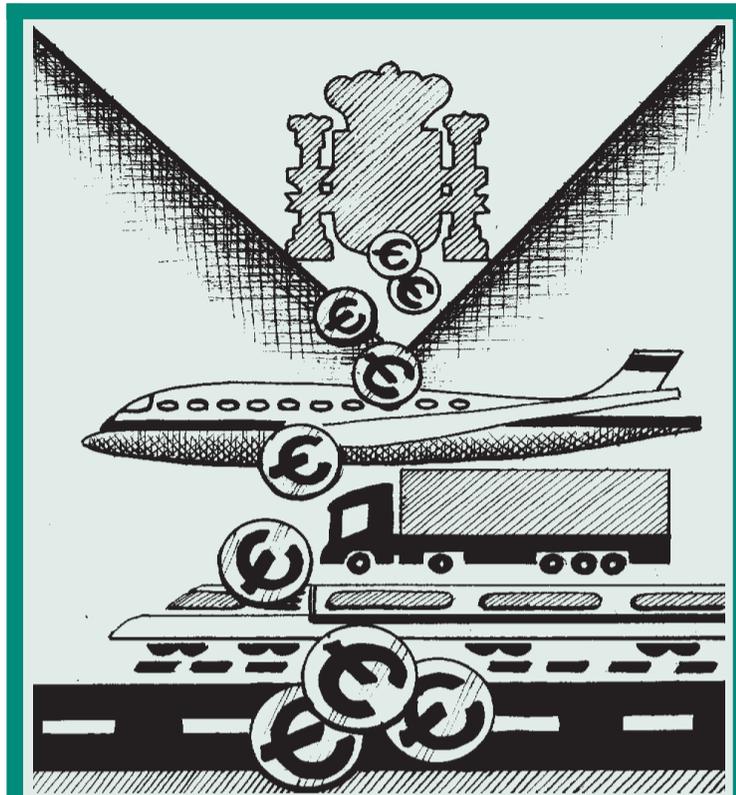
Por eso, el plan pretende actuar de catalizador, es decir, incorporar de forma rápida y eficaz la innovación y todas las herramientas tecnológicas que podamos incorporar en el sector de las infraestructuras y el transporte. ¿Cuáles son los objetivos del plan? Voy a hacer una mención primero al sector en sí, porque uno de los objetivos tiene que ver con la situación del sector. El sector de las infraestructuras y el sector de la investigación, el desarrollo y la innovación quizá hayan sido dos de los sectores más afectados por la crisis económica, y han sufrido de una manera especial los efectos de la crisis de 2008.

Por lo tanto, uno de nuestros objetivos (no lo escondo) es intentar elaborar medidas que contribuyan a reactivar ambas industrias, que consoliden el crecimiento y que apunten el esfuerzo que ya se está haciendo en otros sectores de la economía española. Uno de los principales propósitos del plan de innovación (ahora me voy a volver a referir a ello) es modernizar y mejorar los servicios públicos, funcionando y trabajando, como decía al prin-

cipio, de manera colaborativa como grupo en el ámbito de la innovación y no como empresas independientes. Volveré a este asunto que creo que es capital, porque se han desarrollado proyectos de innovación pero de manera muy dispersa. Ya adelante que uno de los resultados de la fase de diagnóstico, en la que se han analizado todos y cada uno de los proyectos de los últimos años de todas y cada una de las empresas del grupo, es que prácticamente no encontramos ninguno en el que una empresa trabajará con la otra o en la que una empresa utilizara la tecnología que estaba utilizando la otra.

Salvo en proyectos fundamentalmente europeos vinculados al H2020 o como el proyecto Cesar en que formaban parte de un consorcio o un proyecto como socios o *partners*, no ha habido una unión entre las diferentes áreas que gestionaban sectores distintos del sector transporte y que no actuaban de una manera integral, por lo tanto, integrar y coordinar toda la actividad en materia de innovación es desde luego uno de los principales objetivos.

Queremos favorecer un ecosistema innovador que integre otros sectores de la sociedad y que articule una red innovadora de conexiones entre ellos. Esto es muy importante y aquí hemos de reconocer que existe un déficit, porque tenemos poco contacto con la parte más ágil en materia de innovación. No hay instrumentos para que toda la innovación que se está generando en el sector privado; y ya no hablo solo de las universidades, sino también de las



Queremos un ecosistema innovador que integre otros sectores de la sociedad y que articule una red de conexiones entre ellos

empresas, de las pequeñas empresas, de las startups y de las personas que simplemente están generando productos día a día.

La capacidad que hemos tenido de aprovechar ese conocimiento ha sido limitada y no hemos mantenido una relación, con esa parte del sector que está generando mucha innovación, que nos permita aprovechar todo ese conocimiento. Pongo en muchas ocasiones ejemplos del gran gap que existe todavía entre la Administración pública y el sector privado en este campo, pero lo cierto es que un chico o una chica de dieciocho años en veinticuatro horas hoy en día, utilizando la información que proviene del Internet en las cosas, es capaz de

hacer una aplicación móvil extraordinariamente importante para el sector de los transportes.

Ejemplos hay miles. Sin embargo, en la Administración mientras se hace el procedimiento administrativo, se consigue el informe jurídico, va a la Intervención y, finalmente, se aprueba, pasan meses.

Esta posibilidad que tenemos que aprovechar un mundo que está ahí, que es una realidad y que es un sector de nuestra economía cada vez más creciente no la hemos explotado o no lo hemos hecho suficientemente, y este tiene que ser otro de los objetivos.

Iñigo de la Serna, ministro de Fomento, en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, 8 de noviembre.

Columna



40 años de FEBT (II)

Rafael Roig

LA FEBT CUMPLIÓ hace escasos días sus primeros 40 años y conmemorar no significa necesariamente celebrar. Significa, sobre todo, hacer memoria, recuperar el camino correcto; significa explicar y diagnosticar el presente, para consolidar nuestra posición con más fuerza de cara al futuro.

Nuestros autónomos y empresas circulan cada día con sus vehículos por las carreteras y autovías de nuestra comunidad, y aunque estas carreteras y autovías han mejorado durante estos últimos años, y aprovechando que hoy tenemos entre nosotros a las autoridades, es necesario acometer las obras pendientes en pro de la seguridad vial y de la mejora de la velocidad comercial. Nuestra economía es estacional y sufre los problemas y costes de la insularidad.

Resulta, por tanto, imprescindible y urgente contar con un Régimen Especial para Baleares que nos sitúe en las mismas condiciones de competitividad que la Península. En este sentido, vemos con preocupación la deslocalización de empresas a la península del sector industrial, que ya nos afecta y se acentuará cada vez más si no se actúa. El coste del combustible es el más alto de España y a ello contribuye el gravamen del céntimo sanitario, que debería de ser eliminado para los transportistas.

Por eso, este aniversario se presenta como un momento fundamental para comprender un poco más, como se reclama de forma repetida desde la Federación: Reconocer y hacer valer el valor estratégico del sector del transporte de viajeros y mercancías en nuestra economía.

No es posible que los gobernantes y la sociedad se acuerden y valoren nuestra aportación únicamente cuando se producen huelgas, paros u otros motivos que impidan la movilidad de personas y mercancías. Nuestra demanda es clara y concisa: "Queremos estar en la agenda", para contribuir y aportar a la solución de los problemas.

Pero más allá de los retos y obstáculos que día a día se nos plantean, nunca nos resignaremos a cambiar la esencia del objetivo primordial que nuestros estatutos nos marcan: defender el derecho legítimo de los autónomos y empresas del transporte terrestre en Baleares.

Rafael Roig, presidente de FEBT, en la gala de celebración del 40 aniversario. Palma, 10 de noviembre.

Apuntes

Santander se renueva



Jose Ignacio Quirós

El servicio municipal de transportes urbanos de Santander puso en marcha el 1 de febrero el MetroTUS, que supone la ampliación, recorte o modificación del recorrido de algunas de sus líneas para una mejor organización, sobre todo en la periferia.

Del mismo modo, entraron en servicio autobuses articulados y se puso en funcionamiento el carril rápido y las nuevas paradas e intercambiadores. Es la reorganización de líneas más amplia acometida en los últimos años en el TUS, pero no la primera, según el concejal de Medio Ambiente y Movilidad Sostenible, José Ignacio Quirós.

Éxito de Ascabus



Javier García

La buena salud del sector carrocero nacional ha quedado de manifiesto este mes de enero por un doble motivo. Por un lado, el éxito cosechado en la organización de la Jornada sobre el sistema concesional, de tanta actualidad, hasta el punto de que la sala se quedó pequeña, según la organización. Y por otro, Ascabus ha dado a conocer los datos correspondientes al cierre del ejercicio 2017, en el que la facturación conjunta de sus asociados, un total de 11, se elevó hasta los 557,5 millones de euros, un 1,07% más respecto al año anterior, en el que la cifra fue de 520,5 millones.

Confibus, en CIMET



Rafael Barbadillo

El presidente de Confibus, máxima representación empresarial del Transporte de Viajeros por Carretera, fue protagonista el pasado día 16 de enero en la celebración de la XXI edición de la Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, CIMET, organizada por el Grupo NEXO en Ifema y en la que participaron una decena de ministros iberoamericanos de Turismo, así como una numerosa representación empresarial, coordinando el panel de Transporte. También fue noticia unos días antes, debido a la recepción que SM el Rey concedió a la cúpula de la Confederación.

Editorial

El cliente es el centro de todo

ESTA AFIRMACIÓN ES MUY FÁCIL DE PRONUNCIAR. De hecho, es denominador común para la gran mayoría de las empresas de transporte de viajeros de todo el planeta. Seguro que, entre sus objetivos, figura como prioritaria la satisfacción del cliente. Pero estas palabras tienen que ser convertidas en realidad, mediante los hechos, el esfuerzo diario, la formación, la atención al usuario, la mejora continua en la prestación del servicio... Es aquí donde se debe concentrar la atención.

Atuc comentaba hace unos días que «la recuperación de la economía y las mejoras en las cifras de desempleo permitirán cerrar 2017 con un aumento del 3% del número de viajeros en transporte público». A este irrefutable dato habría que añadir el récord de turistas recibidos por nuestro país el año pasado, superando ampliamente los 82 millones de llegadas internacionales. Esto genera, en su conjunto, un escenario casi idílico para el transporte por carretera, que no se debe desaprovechar.

Porque, a juicio de Atuc, el potencial de crecimiento solo en el ámbito urbano podría situarse 20 veces por encima de las cifras actuales. «Existen tres millones de españoles que, a día de hoy, no utilizan el transporte público», y podrían ser 'convencidos' mediante la inversión necesaria y las adecuadas políticas de promoción.

En la actualidad, el transporte público es utilizado en España por unos 4,5 millones de usuarios en sus desplazamientos diarios, que podrían convertirse en 7,5 si se articularan medidas para adecuar el servicio a las necesidades de la demanda. Tales necesidades se encuentran en el informe «Descifrando al No Viajero», elaborado por Atuc y el IDAE.

Se entiende que el actual incremento de su número de usuarios debería ir aparejado con un aumento proporcional de la inversión, dejando atrás de una vez por todas los recortes propiciados por los años de crisis y atrayendo hacia el autobús a aquellos potenciales usuarios que optan por otros modos o por su vehículo particular.

Entre esas demandas evidenciadas por el estudio destaca la reducción del tiempo empleado en los desplazamientos. Así, la mitad de los potenciales usuarios admiten que si la frecuencia de paso fuera mayor, estarían dispuestos a subirse al transporte público, mientras que un 27,1% lo haría si los trayectos resultaran más rápidos. Si tenemos en cuenta, como

apunta Atuc, que los españoles pasan, de media, casi un día al año dentro de sus coches, metidos en atascos, el marco de actuación es el propicio. Pero, claro, se necesita también «la implantación de medidas que garanticen un transporte público competitivo, como

pueden ser las plataformas reservadas para su circulación o los sistemas de prioridad semafórica».

Otro motivo, bastante recurrente, es el del precio del billete, señalado por casi un 30% de los no usuarios, que solicitan precios más asequibles. Pero el transporte público en España es barato, como demuestra Atuc indicando que, en ciudades como Madrid o Barcelona, el abono mensual cuesta unos

10 euros menos de media, que en otras grandes urbes europeas, y cuatro veces menos que los desplazamientos en vehículo privado.

Curiosamente, el 81% de los que todavía no utilizan el transporte público piensa que se trata de la mejor solución a los problemas medioambientales y de congestión de tráfico de las ciudades. Incongruencia significativa que debería ser posible erradicar.

Con todo ello, y con la Ley de Financiación del Transporte Público en el horizonte, como es habitual en Atuc, se debería poder alcanzar esa cifra de 7,5 millones de usuarios en un periodo no demasiado largo de tiempo. Con la implicación de todos, es factible. Y necesario. Eso está fuera de toda duda. Pónganse a ello, pues.

El otro asunto de máxima actualidad es la modificación en curso del Reglamento CE 1073/2009, que podría suponer la liberalización de los servicios de transporte de viajeros por carretera de larga distancia y, por consiguiente, el fin del sistema concesional español, tal y como lo conocemos en la actualidad.

Dicho sistema, tomado como referencia y ejemplo por la Comisión hace no tanto tiempo, ahora es puesto en entredicho, con el apoyo de algunas asociaciones empresariales de transporte españolas, que ven en tal modificación una oportunidad para actualizar la normativa, para flexibilizarla y para facilitar el acceso a otras empresas de transporte al mercado.

La decisión aún no está tomada, y parece que desde Fomento no se está muy por la labor de introducir cambios. Ya se han establecido contactos para buscar apoyos en Europa, pero esta posición chocaría con la de los afectados: los transportistas. Veremos.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

La satisfacción del cliente es el objetivo, pero lo difícil es conseguirlo

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 | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

☒ Lope de Vega, 13. Barrio de Las Letras 28014

Madrid Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

☒ Web: Nexobus.com | Mail: redaccion@nexobus.com

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla
JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro
DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Lavilla | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Adad
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.R.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

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

Llega nuevo actor

UN ESPECIALISTA EN NEUMÁTICOS todoterreno con más de un siglo de experiencia, como es BFGoodrich, acaba de incorporarse al mercado nacional de neumáticos para camión y autobús, con una oferta compuesta por tres gamas específicas para el 'viejo continente'. En principio, a marca del Grupo Michelin se posiciona en el segmento *quality high*, ofreciendo productos, servicios y asistencia para los usuarios de todo tipo de camión y autobús con un total 53 referencias para equipar los ejes de dirección, tracción y remolque de camiones pequeños y medios, así como camiones pesados. Se fabrican en Europa para los transportistas europeos y para las condiciones de utilizaciones europeas, con cuatro diámetros de llanta (15, 17.5, 19.5 y 22.5 pulgadas) que cubren los principales segmentos, como la carretera, el uso mixto y el uso urbano.

Personaje del Mes



RECONOCIMIENTO CONJUNTO con su antecesor, Ignacio Cortezón, puesto que entre ambos, desde la Dirección Comercial de Scania, han conseguido que la marca lidere el mercado de matriculaciones de autobuses y autocares al cierre de 2017, rozando las 600 unidades y con una cuota de mercado del 20,96%, según Aniacam, tras crear casi un 10% en volumen de unidades facturadas y ganar casi medio punto de penetración. Enhorabuena.

Alberto Linares

Scania ha liderado el mercado de fabricantes en 2017, rozando las 600 unidades y un 21% de cuota

Marcha atrás

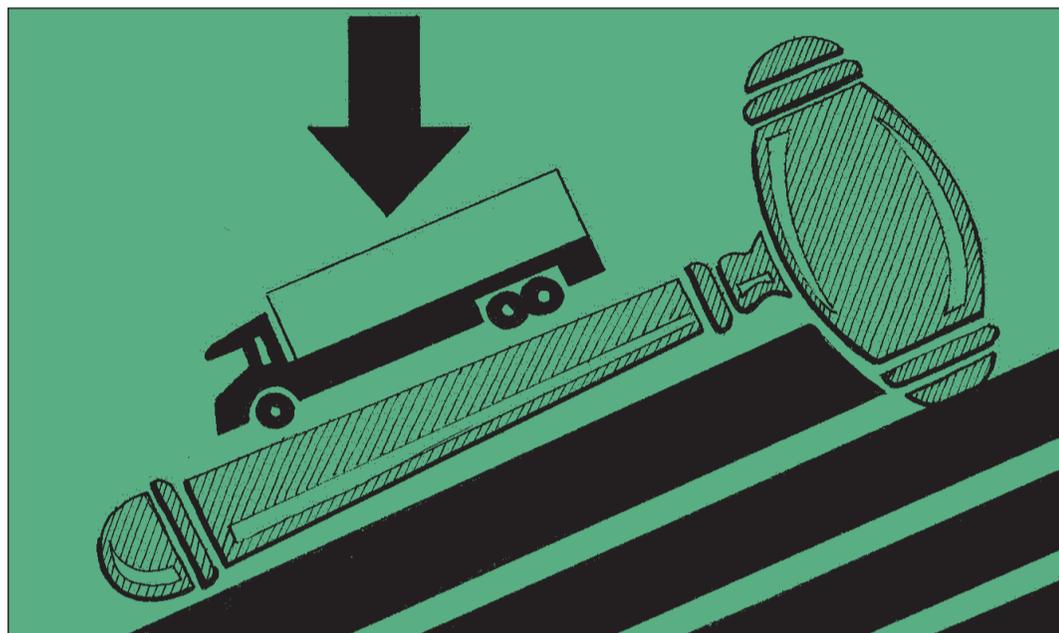
Edad del parque

LA ELEVADA EDAD MEDIA DEL parque automovilístico se traduce en que hay más de siete millones de vehículos de más de 10 años circulando por nuestras calles y carreteras. Al menos, eso es lo que publica Anfac, añadiendo que, en esta franja, los que más tardan en renovarse son los del Sector de transporte por carretera. Mientras que los turismos alcanzan una media de 12 años, en los vehículos comerciales ligeros se eleva hasta los 12,5 años y en los industriales a los 14. Según las estimaciones de la patronal de fabricantes, de no haber políticas activas para renovar el parque, en el año 2026 circularán por España más de cuatro millones de vehículos con una edad superior a los 20 años. Contar con un parque tan envejecido tiene consecuencias poco deseables desde el punto de vista medioambiental y de la seguridad vial.



De Frente**Dudas sobre el crecimiento del empleo**

EL CRECIMIENTO DEL EMPLEO en el sector se ha puesto en duda tras la publicación de los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA), del INE, con las cifras del último cuatrimestre del año. La EPA del último mes del año es especialmente relevante porque con ella se puede hacer un balance sobre cómo ha evolucionado la tasa de paro en el global del año. Así, 'La Tribuna de Automoción' destacó que esta industria ha destruido un total de 5.600 trabajos en el año 2017, situando el total de empleados del sector en 226.300 en el último trimestre del ejercicio, en contra de los 231.900 del mismo periodo del año anterior. Esta caída del empleo se debe a la destrucción de empleo en la fabricación de componentes. Frente a estos datos de la EPA, que suponen una caída del 2,4%, Sernauto asegura que el crecimiento del empleo en la fabricación de componentes se estima en torno a un 3%.

**A favor****Un 3% de crecimiento**

DESDE SERNAUTO se estima que el sector de equipos y componentes para la automoción, sin diferenciar entre los diversos segmentos de la industria, obtendrá en el global



de 2017 un crecimiento de la facturación del 7%, alcanzando los 36.000 millones de euros, y del empleo en torno al 3%, es decir, se habrían generado 6.000 nuevos puestos de trabajo. La Asociación obtiene estos datos recopilando los que le propor-

cionan directamente las empresas. Sernauto defiende que estos son los datos que mejor representan al sector, en contra de las estadísticas oficiales (del INE) que se basan en los códigos nacionales de Actividad Económica, ya que no representan a todas las empresas del Sector en su conjunto, por lo que no se ajustan en ningún caso a la realidad, asegura Sernauto.

Maria Helena Antolín, presidenta de la Junta Directiva de Sernauto.

En contra**Caída del 2,4% en el empleo**

EL INE ha desglosado los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA), según recoge 'La Tribuna de Automoción', en la que se detalla una caída del empleo en la industria



de la automoción durante todo 2017. Esta disminución es de un 2,4%, lo que supone una destrucción de 5.600 puestos de trabajo. Es la fabricación de componentes el área que ha tenido un peor comportamiento en el global de año, por lo que ha arrastrado a

todo el sector. En este apartado se registraron 128.400 personas trabajando a 31 de diciembre de 2017, en comparación con los 139.000 del mismo día de 2016, lo que supuso un descenso del 7,62%, y una pérdida de 10.600 empleos. En el total de la industria de la automoción, los empleos han pasado de 31.900 en 2016 a 226.300 trabajadores en el cuarto trimestre del ejercicio de 2017.

Miguel Ángel de Castro es director general de Coordinación y Estadística.

Análisis**Comportamiento de comerciales**

Los datos de la Encuesta de Población Activa que pone en entredicho Sernauto, engloban la producción de todos los segmentos de la producción automovilística. Sin embargo, la fabricación de vehículos comerciales y ligeros ha tenido en el conjunto de 2017, un mucho mejor comportamiento que el de la media. Hace una semana, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, publicaba que los vehículos comerciales e industriales totalizaron en el pasado año 556.843 unidades construidas, cantidad que representa una subida del 4,7% frente al ejercicio anterior. Frente a esos datos, la producción total de vehículos en 2017 ha sido un 1,5% más baja que el año pasado, especialmente arrastrada por el segmento de turismos. Por ello, aunque las cifras de crecimiento de empleo en la fabricación de componentes de vehículos de Sernauto puedan ponerse en duda si se tienen en cuenta las estadísticas oficiales que aporta el INE, los datos del segmento de comerciales sí que han tenido un muy buen comportamiento, por lo que se puede deducir que sus cifras de empleo han sido notablemente mejores que las del resto de la industria. En este sentido, cabe destacar que durante el último mes del año ha aumentado la producción de comerciales y ligeros en más de un 10%, por lo que las expectativas para el trabajo en 2018 son bastante positivas.

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

Potenciar el transporte público lograría multiplicar por 20 crecimiento de usuarios

La recuperación de la economía y las mejoras en las cifras de desempleo permitirán cerrar 2017 con un aumento del 3% del número de viajeros en transporte público. Sin embargo, el crecimiento podría ser 20 veces superior, de tal modo que más de tres millones de españoles que actualmente no viajan en metro, autobús o tranvía podrían empezar a hacerlo, según la asociación de operadores de transporte urbano colectivo (Atuc).

Hoy en día, el transporte público es utilizado en España por unos 4,5 millones de usuarios en sus desplazamientos diarios, ya sean para trabajar, asistir a clase, ir de compras o hacer salidas de ocio. En cambio, Atuc considera que esta cifra podría escalar un 66% y superar los 7,5 millones si se potenciara aún más el transporte público para atender, así, a las demandas que se pusieron de manifiesto en el informe "Descifrando al No Viajero", elaborado por Atuc y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

Este estudio demuestra el gran potencial de crecimiento que tiene el transporte público en España, que debería acompañar el actual incremento de su número de usuarios (estrechamente relacionado con la



mejora de la coyuntura económica) con aumentos de la inversión, tras años de ajustes presupuestarios. De esta manera, podrían satisfacerse los requerimientos de los ciudadanos que ahora optan por otros transportes.

Entre esas demandas destaca la reducción del tiempo empleado en los desplazamientos. De hecho, la mitad de los potenciales usuarios admiten que si la frecuencia de paso fuera mayor estarían dispuestos a subirse al transporte público, mientras que un 27,1% lo haría si los trayectos resultaran más rápidos. En este sentido, Atuc recuerda que los españoles pasan, de media, casi un día al año dentro de sus coches, metidos en atascos. Y que para mejorar los tiempos de viaje es necesaria la implantación de medidas que garanticen un transporte público competitivo, como pueden ser las plataformas reservadas para su circulación o los sistemas de prioridad semafórica.

Otro motivo del cambio tiene que

ver con el coste de los billetes, ya que casi un 30% de los no usuarios pide precios más asequibles para empezar a utilizar de forma habitual esta modalidad de transporte. No obstante, Atuc resalta que en ciudades como Madrid o Barcelona el abono mensual cuesta 10 euros menos, de media, que en otras grandes urbes europeas. Asimismo, remarca que los costes de ir en vehículo privado pueden llegar a cuadruplicar a los del desplazamiento en transporte público. Y, además, convendría tener en cuenta que un coche pasa el 90% de su tiempo aparcado.

Finalmente, a la hora de promover el cambio de modalidad, es importante señalar la gran aceptación que, en líneas generales, tiene el transporte público entre los ciudadanos. Es más, el 81% de los que todavía no lo utilizan piensa que se trata de la mejor solución a los problemas medioambientales y de congestión de tráfico de las ciudades.



Las matriculaciones de autobuses logran crecer un 7,6% en 2017

La Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas, Automóviles, Camiones y Autobuses (Aniacam) ha dado a conocer las matriculaciones de vehículos que se realizaron a lo largo del pasado año 2017. El mercado de autobuses ha experimentado un crecimiento del 7,6% con respecto a las cifras recogidas en 2016, aunque las matriculaciones de microbuses han sido totalmente idénticas (181) en ambos años.

En total, ha habido 3.024 matriculaciones en 2017, englobando a microbuses, autocares y autobuses. Esta cifra supone un aumento de 213 matriculaciones con respecto a 2016. Se vendieron 1.920 autocares (+8%) y un total de 923 autobuses (+8,3%).

Por marcas, en los microbuses, Iveco copa completamente el mercado, con un 97,8% de las matriculaciones, lo que significa 177 de las 181 unidades en el acumulado del año. Las otras cuatro son para la marca turca Temsa.

Autobuses y autocares

En el segmento de autobuses y autocares, la marca con más matriculaciones en el año 2017 ha sido Scania con 596 unidades, seguida muy de cerca por Mercedes con 579 y MAN con 538. Un paso por detrás están Volvo con 375 e Iveco con 357. Destaca el notable incremento de las matriculaciones de Irizar, que han pasado de 51 en 2016 a 138 en 2017, lo que implica un crecimiento de más del 170%.



Confibus y Fundación Corell, de la mano en la promoción

Confibus y la Fundación Corell han firmado un convenio de colaboración. Con este acuerdo pretenden actuar de forma conjunta en actividades para la difusión y promoción del transporte colectivo de viajeros.

El convenio, firmado por el Presidente del Patronato de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa y el Presidente de Confibus, Rafael Barbadillo, tiene como objetivo mostrar a la sociedad el esfuerzo diario que realizan las empresas de movilidad para que el desplazamiento de mercancías y personas funcione de forma eficaz en las ciudades.

Por otro lado, el acuerdo pretende promocionar modelos de movilidad que mejoren la seguridad, contribuyan a la sostenibilidad y protección del Medio Ambiente, así como a la calidad de vida de los ciudadanos. Por últi-

mo, ambas entidades quieren promover la eficacia de las inversiones públicas en infraestructuras, para un mejor desarrollo de la actividad económica empresarial.

Objetivos de la Confederación

Confibus tiene entre sus objetivos fomentar y defender el sistema de la libre iniciativa privada en el marco de la economía libre de mercado, representando, defendiendo y coordinando todos aquellos aspectos que afecten y se relacionen con la movilidad de las personas y el transporte colectivo de viajeros, en sus diversas modalidades. Por otro lado, la cooperativa promueve la leal competencia a través del cumplimiento de la normativa de contratación, en cualquier ámbito del transporte de viajeros, especialmente en materia laboral y administrativa.

Éxito de Ascabús en su jornada técnica para tratar sobre el tema del sistema concesional

El pasado 17 de enero, Ascabús celebró con gran éxito de asistencia su cuarta jornada técnica en el Hotel Novotel Center de Ma-

drid. Abrió la Jornada el presidente de Ascabús, Javier García, dando las gracias a los participantes y presentando a los ponentes.

El secretario general de los carroceros, Agustín Gómez, expuso las cifras macroeconómicas de la Asociación referentes al año 2016, realizando una comparativa con las cifras de esta industria a nivel europeo, para evidenciar la importancia y reconocimiento de este sector tanto a nivel nacional como internacional.

En su exposición, el director general de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, informó que la Comisión Europea tiene muy en cuenta su modelo concesional de líneas regulares, añadiendo que la comisaria europea de transportes, Violeta Bulc, dirigió una carta al ministro Íñigo de la Serna en la que confirmaba que estudiarán y tendrán en cuenta las peculiaridades del modelo español de servicios regulares en autobús.

Retomar los concursos

El director general subrayó que el próximo mes de marzo se retomaran los concursos de líneas regulares tras la publicación de la ley de contratos públicos, destacando que los próximos concursos tienen como objetivo final que no sea el precio el argu-



mento principal de las nuevas adjudicaciones.

Por su parte, el presidente de Confibus, Rafael Barbadillo, comenzó con una exposición de lo que es el Sector, que engloba más de 3.500 empresas y 42.000 vehículos, de los que más de 19.000 se dedican al transporte urbano, generando 80.000 empleos directos.

A continuación expuso los criterios que van a primar en los pliegos de las nuevas licitaciones,

como la sostenibilidad de los contratos, incrementar el importe de los avales, elevar el corte técnico de 15 a 20 puntos y la modificación de las fórmulas de evaluación de las tarifas en dos tramos.

Agustín Gómez declaraba tras la Jornada estar satisfecho "por la gran afluencia. El tema del sistema concesional y el nivel de los ponentes eran del máximo interés, y la sala se nos ha quedado pequeña".



Las nuevas tarifas de 2018 para transporte público de Barcelona

El 1 de enero han entrado en vigor las tarifas del sistema integrado aprobadas por el consejo de administración de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) de Barcelona el 28 de diciembre.

Se actualizan las tarifas de los títulos integrados T-10, T-50/30, T-70/30, T-mes, T-trimestre, T-día, más las variantes de títulos para familias numerosas y monoparentales, así como el billete sencillo. En cuanto a los títulos T-joven y T-mes bonificada para personas en situación de desempleo, mantendrán el precio vigente en 2017. Por su parte, TMB también ha actualizado las tarifas de los títulos propios, los billetes de transportes de ocio y turísticos (Telefé-

rico y Barcelona Bus Turístico), así como los abonos para días Hola BCN! El detalle de los nuevos precios se podrá consultar en la sección correspondiente de la página web de TMB.

Validez de los títulos

En cuanto a la validez de los títulos de transporte adquiridos en 2017, las tarjetas T-10, T-50/30, T-70/30, T-mes y T-día adquiridas el año 2017 se podrán utilizar hasta el 28 de febrero de 2018, y las tarjetas T-trimestre, T-joven y T-70/90 se podrán utilizar hasta el 31 de marzo de 2018. En cuanto a la T-4 (tarjeta multiviaje de tarifa reducida para pensionistas), el Área Metropolitana de Barcelona ha decidido actualizar su precio y costará cuatro euros.

AMB bate un nuevo récord histórico de pasajeros, con 682 millones en el año 2017

Según los datos de cierre del año 2017 de AMB, entre enero y el diciembre del 2017 682,40 millones de viajeros han utilizado el sistema de transporte público de metro y autobús (gestión directa e indirecta) del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), volumen que representa un incremento del 2,8% respecto al mismo periodo del 2016.

El año 2017 se ha cerrado con un nuevo récord histórico de viajeros del transporte público metropolitano. "Este crecimiento implica que a los transportes públicos de AMB hemos incorporado hasta 18,52 millones de nuevos viajeros respecto al 2016 y que esto ha permitido dejar de emitir un total de 9.911 toneladas de CO₂, 1,2 toneladas de PM y 30,99 Toneladas de NO_x al aire metropolitano", ha puntualizado el vicepresidente de Movilidad y Transporte de AMB, Antoni Poveda, recordando la firme apuesta del AMB por la lucha contra la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire. Este ahorro de emisiones está calculado a partir de suponer que todos los viajeros que se han incrementado hubieran hecho el desplazamiento con vehículo privado.

"El año 2017 ha sido un punto de



inflexión de las políticas de movilidad para mejorar la calidad del aire, con grandes apuestas como la creación de la ZBE Rondas de Barcelona y la Tarjeta Verde Metropolitana, y en este sentido el transporte público tiene que jugar un rol clave. Tiene que convertirse en la primera opción de transporte siempre que sea posible. Por eso desde AMB seguimos impulsando continuamente mejoras del servicios y conexiones para fomentar la intermodalidad", explica Poveda, que también ha recordado una de las demandas hacia el gobierno central. "No podemos olvidar que se tienen que incrementar las inversiones y las dotaciones para esta lucha contra la contaminación", ha añadido.

Estos resultados se obtienen a pesar de que el sistema de trans-

porte metropolitano ha sufrido durante 2017 varias jornadas de reivindicaciones laborales y paradas. "Teniendo en cuenta estos factores y considerando calendarios homogéneos, el incremento de viajeros habría sido de casi el 3,8%", ha señalado el vicepresidente de Movilidad y Transporte de AMB. Entre enero y el diciembre de 2017, la tendencia de la evolución de viajeros en los servicios de TMB (metro y autobús TMB) ha continuado creciendo respecto al mismo periodo del año anterior, con un total de 592,44 millones de viajeros. En conjunto, las líneas de gestión directa de buzo y metro han ganado 15,16 millones de nuevos viajeros, hecho que representa un incremento del 2,6% respecto del mismo periodo del año pasado.

LA HERRAMIENTA CLAVE PARA LA COMERCIALIZACION DEL TRANSPORTE REGULAR POR CARRETERA

Manteniendo el mismo objetivo con el que comenzó, Movelia facilita la integración en su plataforma de las empresas transportistas con el fin de agilizar la venta y adquisición de billetes de autobús, trabajando siempre en beneficio de todas las partes implicadas.

La suma de sus bajos costes de comercialización y sus múltiples **canales de distribución**, la convierten en una poderosa herramienta para el sector. Además, potencia características propias del autobús como medio de transporte haciendo especial hincapié en su capilaridad.

En la actualidad, Movelia integra más de 70 empresas transportistas, ofreciendo más de 55.000 combinaciones posibles de trayectos nacionales e internacionales al cliente a través de su **página web, puntos de venta, máquinas autoventa, agencias de viajes, hoteles y entidades públicas vinculadas al turismo.**

movelia
es



El Sector carrocerero supera los 557 millones de euros de facturación en el año 2017

La Asociación nacional de fabricantes de carrocerías de autobús, Ascabus, ha dado a conocer los datos correspondientes al cierre del ejercicio 2017, en el que la facturación conjunta de sus asociados, un total de 11, se elevó hasta los 557,5 millones de euros, un 1,07% más respecto al año anterior, en el que la cifra fue de 520,5 millones.

Por lo que respecta al número de unidades producidas, fueron 3.680 carrocerías, un 0,62% más que en el ejercicio precedente, en el que se fabricaron 3.657. En este sentido, el mercado nacional fue destino final para un total de 2.045 de esas carrocerías, un

4,6% más que en el año anterior, y significando un 56% del total, mientras que para la exportación quedaron las 1.635 unidades restantes (un 44% del total de producción), que suponen un descenso del 3,93%.

Empleo

Otros datos relevantes facilitados por Ascabus apuntan al empleo, que ascendió a 2.705 personas, frente a las 2.683 del año anterior (+0,82%).

Ascabus está formada por Ayats, Beulas, Castrosua, Carrocerías Burillo, Car-bus.net, Ferqui, Indcar, Integralia, Irizar, Sunsundegui y Unvi.



Asetra celebra una jornada para empresarios de Comisión del Transporte Escolar

El pasado 3 de enero Asetra ha celebrado la quinta jornada de autoformación para las empresas integradas en la Comisión de Transporte Escolar.

En esta edición, inaugurada por el presidente de la asociación, Juan Andrés Saiz Garrido, se contó con la presencia del cabo primero del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Segovia, Javier Teso, especialista en Transportes, que ofreció a los asistentes una muy interesante charla acerca de los requisitos que deben cumplir los vehículos, y los conductores, dedicados al transporte escolar y de menores (a diario se transportan, en Segovia, 4.000 estudiantes en las más de 160 rutas contratadas por la Adminis-

tración). Seguidamente el presidente de la federación regional, Fecalbus, Gerardo Salgado, se dirigió a los empresarios reunidos para exponerles las novedades de la normativa que está desarrollando la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León, así como de la propuesta de reforma del Reglamento Comunitario 1073/2009, y su incidencia en el transporte de viajeros español.

Por su parte Fernando García, director de Asetra Segovia, informó acerca de los cambios anunciados por el Ministerio de Fomento con la publicación del nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, prevista para el próximo mes de julio.

Sanciones a 17 empresas y a la asociación, por cerca de un millón de euros

La Autoridad Vasca de la Competencia desmantela cártel del Sector en Guipúzcoa

La Resolución en el expediente sancionador (número 130-SAN-2016) de Transporte de Viajeros de Guipúzcoa, aprobada por el Consejo de la Autoridad Vasca de la Competencia (LEA/AVC) en su reunión del día 27 de diciembre, considera acreditado que un cártel de empresas y una asociación profesional operaba en Guipúzcoa desde al menos el año 1988, acordando los precios y repartiendo las rutas. Estas prácticas han supuesto un encarecimiento de los servicios que ofrecían, con el consiguiente perjuicio para los usuarios y un cierre del mercado para otras empresas. Por todo ello la LEA/AVC ha fijado sanciones a 17 empresas y a la asociación, cuyo importe total se eleva a cerca de un millón de euros.

La investigación llevada a cabo por la Autoridad Vasca de la Competencia (LEA/AVC) ha permitido acreditar que en el seno de Avitrans, Asociación Empresarial de Transportes Interurbanos de Viajeros de Guipúzcoa, se acordaron los precios de los servicios y se repartieron los itinerarios, estableciendo además un sistema para ejercer un boicot a las empresas rebeldes al cumplimiento de dichos acuerdos.

Las pautas descritas y llevadas a cabo por las empresas sancionadas afectan a diferentes segmentos del mercado de transporte de viajeros por carretera, tanto de licitaciones públicas como de colectivos privados, y obedecen a la existencia de



un plan único de actuación conjunta en el que puede identificarse perfectamente un mismo patrón, cuyo objetivo era la fijación de tarifas y el reparto de los servicios de transporte en los mercados en los que se actuaba. El papel de Avitrans como preservador y garantizador del sistema durante todo el periodo, así como el ámbito geográfico de aplicación, confirman dicha unidad de acción.

La investigación en que se sustenta el expediente sancionador de Transporte de Viajeros de Guipúzcoa (130-SAN-2016) se inicia en mayo de 2015, tras tener conocimiento la LEA/AVC de una posible infracción en el mercado del transporte de viajeros por carretera, principalmente en Guipúzcoa. El examen detallado de la información resultaba indiciario de una falta de competencia, motivo por el que el juzgado dictó diversas órdenes de inspección que permitieron acceder a las empresas y a la asociación, y adquirir

las pruebas que confirman la existencia de una infracción continuada desde, al menos, 1988 hasta 2015. El Consejo de la LEA/AVC ha emitido la Resolución Sancionadora de 27 de diciembre, que pone fin a la vía administrativa, pudiendo ser recurrida ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el plazo de dos meses.

Lucha contra los cárteles

La Autoridad Vasca de la Competencia considera prioritaria la lucha contra los cárteles por el daño que producen a las personas consumidoras, a las empresas, así como a las Administraciones Públicas. La Autoridad Vasca de la Competencia (LEA/AVC) cuenta con el Programa de Clemencia, como herramienta para detectar la existencia de estas prácticas anticompetitivas y posibilitar su desmantelamiento por las graves consecuencias que producen en la economía.

Se reducen las muertes en carretera viajando en autobús, en el año 2017

Con el inicio del nuevo año, la Dirección General de Tráfico (DGT) hace balance de los accidentes ocurridos en las carreteras en el año pasado. Durante el año 2017 se han producido 1.067 accidentes mortales en vías interurbanas, en los que han fallecido 1.200 personas y 4.837 heridas hospitalizadas, lo que supone un aumento del 3% en lo que a accidentes mortales (+28 en cifras totales) y fallecidos (+39) se refiere y una disminución de un 6% (-336) en lo relativo a heridos hospitalizados. Las cifras dadas a conocer por la DGT son provisionales y únicamente referidas a los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y víctimas tomadas hasta las 24 horas de producirse el accidente.

Por tipo de vehículo, los autobuses han disminuido en gran medida. En 2017 solo se han registrado dos fallecidos en autobuses, mientras que el año anterior fueron 2016.

Según el director general de Tráfico, "a pesar de que España sigue siendo uno de los países más seguros en carretera tanto del mundo (8º) como de Europa (5º), tenemos que seguir haciendo



grandes esfuerzos entre todos para reducir las cifras de siniestralidad".

Conservación de carreteras

La Comunidad de Madrid busca mejorar la seguridad de los llamados tramos de concentración de accidentes (TCA). El director general de Carreteras de la Comunidad, José Trigueros, ha asistido a la XI Jornada Nacional de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas.

El objetivo de esta jornada ha sido ofrecer un punto de encuentro para debatir sobre la actualidad del sector viario, proponiendo un debate centrado en el impacto del estado de la conservación del pavimento sobre la vida de los ciudadana-

nos. Trigueros ha recordado que la Red de Carreteras de la Comunidad cuenta con 2.600 kilómetros repartidos en 202 carreteras gestionadas por el Gobierno regional.

Con una inversión prevista de algo más de 4,1 millones de euros, la Comunidad de Madrid va a acometer las obras en 124 kilómetros de carreteras, 75 de ellos localizados en las zonas Norte, Noroeste y Oeste y 49 kilómetros en las zonas Sur y Sureste. El Gobierno regional pretende con este tipo de actuaciones contribuir a consolidar los datos de siniestralidad en las carreteras regionales, donde en los últimos 10 años se ha reducido la mortalidad en casi un 70%.

También fue el primer operador que probó el autobús eléctrico de 12 metros

Dbus estrena el primer ieTram realizado por Irizar en la fábrica de Aduna

San Sebastián será la primera ciudad que pruebe en operación real con viajeros el primer autobús 100% eléctrico articulado fabricado por el Grupo Irizar, el modelo Irizar ieTram. Los responsables municipales del Ayuntamiento, con el alcalde Eneko Goia a la cabeza, visitaron la planta de Irizar en Aduna para ver el vehículo, que comenzará a funcionar en torno al verano en la capital guipuzcoana.

La utilización de este autobús como uno de los vehículos de la flota operativa de Dbus forma parte de "un proyecto piloto que promueve la electromovilidad en nuestra ciudad y tendrá una duración máxima de seis meses, y se enmarca dentro de la estrategia global de la ciudad para impulsar el transporte eléctrico en todas sus modalidades", indican desde el operador.

El vehículo será un autobús articulado de 18 metros 100% eléctrico y se probará en la línea 28-Amarra-Ospitaleak, la línea más utilizada de Dbus y la línea de autobús urbano que más viajeros/as registra al año en Euskadi. También es el primer paso para la electrificación de la totalidad de la línea 28.

En 2014, Dbus también fue el primer operador que probó el primer autobús eléctrico de 12 metros fabricado por el Grupo Irizar. Desde



entonces, Dbus ha incorporado tres autobuses 100% eléctricos y otros 20 que funcionan con tracción 100% eléctrica y permanecen en modo cero emisiones en las paradas. El proyecto con el autobús 100% eléctrico articulado permitirá el ahorro anual de 120 toneladas de emisiones de CO2.

Importancia del billete

El Ayuntamiento de San Sebastián y Dbus han lanzado una campaña sobre la importancia de pagar siempre el billete. Es importante que se haga con la tarjeta personalizada.

El billete es el seguro que cubre a las personas viajeras y es necesario que los usuarios viajen con un título de transporte válido, así como que lo conserven durante todo el trayecto o lo pongan a disposición del personal de Dbus o del Ayuntamiento para su

supervisión. La imagen de la campaña que está ya en la calle la componen los personajes de Hiri Berdea. Estos personajes inciden en la importancia de portar un billete válido como seguro durante el trayecto en autobús. Esta imagen está presente en marquesinas, página web de Dbus y del Ayuntamiento, redes sociales y pantallas de Dbus, que es el canal de información y entretenimiento del interior de los autobuses.

Junto a esta campaña informativa, se está realizando una campaña de inspección en los autobuses, en la que los inspectores solicitarán a las personas usuarias que les muestren sus billetes o tarjetas para comprobar que han abonado correctamente el viaje, bien en metálico o bien con su tarjeta. Asimismo, responderán a las dudas que los usuarios puedan tener.



Valencia diseña su movilidad con la vista puesta en el año 2030

La Generalitat Valenciana diseñará un plan global para la mejora de las infraestructuras, la movilidad y el transporte en la Comunitat Valenciana hasta 2030, buscando la participación y el consenso para conseguir un gran acuerdo.

El presidente de la Generalitat, Ximo Puig, hacía estas declaraciones tras la reunión de trabajo mantenida para la elaboración de la estrategia de movilidad 'Uneix', en la que también estuvo presente la consejera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, María José Salvador.

"Este gran acuerdo debería significar que las infraestructuras estuvieran al margen de la coyuntura", afirmó Puig, añadiendo que es necesario que haya una nueva estrategia "basada en el consenso y en el diálogo. Deberíamos conseguir un gran acuerdo que nos llevara a 2030 sabiendo cómo vamos a desarrollar las grandes infraestructuras que mejoren la movilidad de los ciudadanos".

En ese sentido, el jefe del Consell ha recalado la importancia de desarrollar un proyecto basado en "criterios objetivos que mejoren

la competitividad de las empresas y la movilidad entre las personas, superando desequilibrios territoriales y las desigualdades que existen en nuestra comunidad".

Usuarios de EMT de Valencia

La Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT) cerró 2017 con un total de 95.494.811 personas transportadas. Esta cifra supone un aumento del 2,32% respecto al año anterior. De hecho, desde el año 2015 hay un aumento de más de 7,5 millones de viajeros, un 8,02% más en dos años. En cuanto a los ingresos, el volumen total de ventas es de 43.930.582 euros, frente a los 40.840.607 de 2016, es decir, tres millones de euros más. Esto supone un incremento en los ingresos por venta de títulos del 8%. "Estas cifras coinciden en el tiempo con las mejoras que se están implantando en la red de la EMT desde finales de 2015 y suponen un espaldarazo de los usuarios y usuarias a la política de movilidad municipal donde participa de forma activa la EMT", ha expuesto el concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi.



EMT de Málaga alcanza su récord de viajeros en el año 2017

El Ayuntamiento de Málaga ha publicado la evolución positiva en el número de usuarios de la Empresa Malagueña de Transportes para realizar sus desplazamientos durante el año recién finalizado.

La cifra total se ha incrementado en 2.013.251 (+4,51%), alcanzado el récord de 46.609.301 y dejando atrás el resultado del año 2011. "Con este incremento se consolida la opción del autobús como la forma más eficiente y sostenible de moverse por la ciudad, con una gran red de líneas y paradas, que permiten a los malagueños y visitantes desplazarse directamente en la mayoría de los casos desde donde viven o residen hasta el destino final sin necesidad de realizar transbordo", indican desde el Ayuntamiento.

Por meses, octubre fue el de mayor afluencia de pasajeros, alcanzando los 4.153.644, seguido de mayo con 4.114.117, Agosto con 4.100.221, marzo con 4.064.741 y noviembre con 4.004.914. Duran-

te todos los meses del año, a excepción de febrero, se registraron incrementos con respecto al año anterior. Los meses más destacados en este sentido fueron mayo, con un 8,30% de incremento, noviembre con 7,62%, septiembre con 7,03%, octubre con 6,67% y junio con 4,61%.

El Ayuntamiento de Málaga ha decidido no subir ninguna de las tarifas de los autobuses urbanos para el año 2018. Esto supone que todos los precios de estos servicios se mantienen igual desde 2013, con lo que se está favoreciendo y posibilitando que los ciudadanos no noten variación en el acceso a los mismos a lo largo de seis años consecutivos. Aún con la importante renovación de la flota realizada, con 46 nuevos autobuses, 11 de ellos eléctrico-híbridos, y una inversión cercana a los 16 millones de euros, factores que inciden en el coste del servicio, el Consistorio ha apostado por mantener el mismo precio del billete de autobús.

EMT de Madrid consigue recuperar los niveles de usuarios anteriores a la crisis

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Madrid rozó en 2017 los 428 millones de usuarios, estabilizando así la demanda en los autobuses municipales madrileños en niveles de 2009, al comienzo de la crisis, cuando la demanda de viajeros comenzó a descender.

Por meses, el récord de viajeros se batió en marzo, con 41,15 millones de usuarios (superando el registro de 40,3 millones establecido en octubre de 2016). El mayor crecimiento porcentual por meses también se ha producido en marzo con un 3,39%, en términos equivalentes.

Por primera vez, la línea 27 (Embajadores-Plaza Castilla) no ha sido la más utilizada de la red de EMT pues, a pesar de sus 8,27 millones de viajeros, ha quedado relegada al segundo puesto por la nueva líder del ranking de las líneas más utilizadas de la red: la 34 (Cibeles-Las Águilas), que con 8,58 millones se sitúa en primera posición. A continuación se sitúan la 70 (Plaza Castilla-Alsacia), con 7,51 millones, y las circulares C1 y C2 (con 7,16 y 7,00 millones de usuarios, respectivamente). La 17 (Plaza Mayor-Parque Europa), la única entrada nueva este año, vuelve al 'top ten' tras varios años, desbancando a la 147.

Las líneas que mayor crecimiento



porcentual han experimentado han sido la E4, línea express creada en 2016, la 200 y la 174. Las 20 líneas diurnas más utilizadas de la EMT acaparan más de 113 millones de viajeros al año, el 26,5% del total de la demanda de la red. También han funcionado muy bien la reciente nueva línea de San Blas al Hospital Ramón y Cajal y la ampliación de la 138.

Por el contrario, las líneas convencionales menos usadas en 2017 fueron la 101 (Canillejas-Barajas); la 215 (Felipe II-Parque Roma); la 110 (Manuel Becerra-Cementerio de La Almudena); y la 171 (Mar de Cristal-Valdebebas); ninguna de las cuales alcanza los 500.000 viajeros anuales.

Por su parte, en el servicio nocturno, las cinco rutas más utilizadas el año pasado fueron las lí-

neas N21 (Arroyo Fresno), N18 (Aluche), N5 (Colonia Fin de Semana), N19 (San Ignacio) y N23 (Montecarmelo).

Naviluz

En cuanto a la utilización del servicio especial 'Naviluz' para contemplar la iluminación navideña de Madrid, que ha funcionado del 30 de noviembre al 6 de enero, el número de viajeros ha superado los 94.700 usuarios. Esto supone casi 20.000 viajeros más (un aumento del 26,7%) que en la edición de 2015. Este año, con el ánimo de facilitar a los usuarios la compra de billetes para el Naviluz y para evitar colas y esperas innecesarias, la venta de billetes se ha realizado exclusivamente a través de Internet.

Volvo Buses renueva su chasis para unidades de doble piso con el B8L

Volvo Buses ha lanzado un nuevo chasis de dos pisos capaz de satisfacer las exigentes necesidades de transporte de alta capacidad en la región Asia Pacífico. Con un consumo

eficiente de combustible y menores emisiones y costes operativos, este nuevo producto Euro 6 se lanzó en Hong Kong durante la parada de Volvo Ocean Race, el 25 de enero.

El nuevo B8L es un chasis de autobús urbano de doble piso de tres ejes. Se fabrica en Borås, Suecia, y ya ha sido probado ampliamente en los exigentes entornos urbanos de Hong Kong y Singapur. El nuevo producto B8L reemplaza el B9TL de Volvo con más de 4.000 unidades vendidas en la región de Asia Pacífico. Alimentado por el motor D8K de Volvo, el B8L ofrece 350 CV y 1.400 Nm de par motor entre 1.200 y 1.600 rpm. Además, se combina con una transmisión completamente automática ZF 6AP1600C.

"Volvo Buses tiene una orgullosa historia como proveedor de muchas de las aplicaciones más desafiantes para el transporte público en Asia Pacífico. Con el B8L, proporcionamos un nuevo chasis que ha sido probado minuciosamente en las difíciles condiciones locales", dice Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses. "En respuesta a los comentarios de nuestros clientes, hemos simplificado la línea motriz", dice David Mead, vicepresidente de Asia Pacífico de Volvo Buses. "La clave del nuevo diseño es la cadena cinemática



con el motor de 8 litros y la transmisión automática. Esto proporciona una línea motriz más eficiente que establece nuevos estándares para la eficiencia del combustible en este segmento".

Características

Además, el B8L entrega menor peso total, un radio de giro más ajustado y todos los nuevos ejes y la suspensión proporcionan una excelente calidad de marcha, una mejor manejabilidad y mayores niveles de rendimiento del vehículo. Los intervalos de servicio extendidos, el uso de piezas de repuesto del Grupo Volvo y los regímenes de servicio revisados permiten una reducción en el costo general de mantenimiento. El control electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas

electrónicos de frenado (EBS), el antideslizamiento, el limitador de aceleración y los auxiliares de arranque en pendientes vienen de serie en el chasis.

El B8L también puede equiparse con el módulo I-Coaching de Volvo, un dispositivo a bordo que ofrece una respuesta instantánea sobre su rendimiento.

Se solicitó a clientes clave de la región de Asia Pacífico que se unieran al proceso de desarrollo para proporcionar sus opiniones e información sobre las duras condiciones de operación en Hong Kong y Singapur. Los clientes pudieron proporcionar información basada en su experiencia y visitar los equipos de desarrollo de Volvo en Suecia en los puntos clave del proceso de desarrollo del producto.



Iveco gana un contrato para autobuses de GNC para París

Actualmente hay más de 6.000 autobuses Iveco alimentados con gas natural comprimido (GNC) que operan en toda Europa. Ahora, después de ganar un contrato con el operador estatal de transporte de París, RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens), otros 200 pronto comenzarán a circular.

Iveco acaba de anunciar que ha establecido una asociación con el operador de transporte francés para el suministro de hasta 200 autobuses con motor a GNC entre 2017 y 2021. El acuerdo contemplará los autobuses Iveco Urbanway Natural Power equipados para funcionar con gas natural comprimido y biometano.

RATP dice que eligieron la propulsión con GNC para sus nuevos autobuses debido tanto a las ventajas medioambientales como a los menores costes de funcio-

namiento. El operador agregó que la tecnología Natural Power ofrece una calidad de aire mejorada, bajos niveles de ruido y una huella de carbono neutral.

Gijón

Iveco y la Empresa Municipal de Autobuses de Gijón han presentado los nuevos autobuses que prestarán servicio en esta ciudad. Emtusa ha adquirido seis nuevas unidades del modelo Urbanway.

Continuando con la política de renovación de la empresa asturiana, los vehículos destacan desde el punto de vista de emisiones contaminantes y tecnológico, puesto que están equipados con el sistema de post-tratamiento de gases HI-SCR. Además, por primera vez los vehículos de Emtusa cuentan con cámaras interiores que contribuyen a garantizar la seguridad de los viajeros.



Indcar renueva el certificado 'Van Partner' de Mercedes

Indcar ha renovado para el año 2018 el certificado *Van Partner by Mercedes-Benz*. El estatus se otorga únicamente a las empresas que superan con éxito la exigente evaluación que Mercedes-Benz realiza sobre el proceso de carrozado y/o transformado de furgonetas. El programa evalúa las áreas de calidad, ventas y servicio postventa.

Formar parte de la plataforma *Van Partner* es un sello de calidad de producción, así como la prueba del compromiso de Indcar por ofrecer las máximas garantías a sus clientes.

Además, Indcar ha entregado a Autocares Rivilla un Next L9 MB

Atego 1224L de 35 plazas con opción hasta para cuatro PMR

Siendo éste el primer vehículo que la empresa de Puertollano incorpora a su flota, "el Next cumple con todos los requisitos que buscábamos: 35 plazas en un interior agradable y cómodo, chasis MB Atego, un buen maletero, un bonito diseño y, ante todo, la posibilidad de incorporar PMR. Para nosotros es imprescindible que todos nuestros vehículos estén equipados con plataforma y se puedan adaptar al transporte de personas de movilidad reducida. Estamos muy contentos con el resultado final", comentan los representantes de la empresa.

El transporte sostenible y la cercanía con las flotas, algunas de las claves

Scania consigue recuperar el liderazgo del mercado nacional de autobuses

Scania ha experimentado un año 2017 con un crecimiento del 9,56% respecto al ejercicio anterior. El liderazgo se hace patente no solo en los resultados globales, si no también en el segmento de interurbanos, con un 23,6% de cuota, y en el segmento de cercanías, con un 30,34%, donde las operaciones con combustibles alternativos han sido destacables.

Daniel González, responsable de Marketing y Comunicación de Scania Ibérica, apunta como claves de este éxito "el gran trabajo que ha llevado a cabo la red comercial. Alrededor del 60% de las operaciones durante este año se han realizado a través de la red. Otro factor fundamental han sido las entregas a flotas, las cuales están basadas en una relación de cercanía y colaboración con las mismas. En este sentido, la confianza y fiabilidad, tanto del producto como del servicio, son aspectos claramente reconocidos y valorados por las flotas".

González también considera que "merecen mención nuestros vehículos completos, como el



Touring o el Citywide, que están teniendo muy buena acogida en el mercado y que también han contribuido al buen balance con el que cerramos el año", añadiendo que "tenemos que destacar la consolidación del transporte sostenible y los vehículos propulsados por combustibles alternativos, donde Scania se posiciona a la cabeza con el mayor portafolio de tales opciones".

Hitos

Hitos importantes para la marca en 2017 fueron tanto la adjudicación de 160 vehículos de GNC por parte de la Comunidad de Madrid, como la entrega de 65 unidades Citywide Hybrid para el Consorcio Regional. "Estos buenos resultados nos han posicionado a la cabeza del Sector en España y quiero destacar que somos el segundo mercado a nivel mundial para el grupo Scania", concluyó González.



Alstom, NTL y RTM prueban su modelo de autobús eléctrico

Las compañías francesas Alstom, NTL y RTM han comenzado a probar el bus eléctrico Aptis que desarrollaron juntas. Mientras tanto, el vehículo se ha instalado en la línea 82 de la red Aix-Marseille Provence Méditerranée Metropole, en condiciones reales de funcionamiento. Aptis es una solución innovadora de movilidad desarrollada conjuntamente por Alstom y NTL, cuyos prototipos se fabrican en el sitio de NTL en Duppigheim (Bajo Rin).

Las pruebas están diseñadas para evaluar las características específicas de Aptis en un nuevo entorno urbano, su sistema de carga, su autonomía y su desempeño de inserción en el tráfico después de las primeras pruebas exitosas en Ile-de-France, Lyon, Estrasburgo y Bélgica.

Actualmente se están pro-

bando dos prototipos de Aptis: la versión de dos puertas, que se probó en París en la red RATP, Lyon, Estrasburgo, Bélgica y ahora en Marsella; y la versión de tres puertas, que está siendo probada durante un año por Ile-de-France Mobilités en la red de Keolis entre Vélizy y Versailles.

Aptis, un autobús inspirado en el mundo del tranvía, ofrece una experiencia de confort única para los pasajeros. Los pisos bajos en todo el vehículo y las amplias puertas dobles permiten un flujo de pasajeros fluido y un fácil acceso para sillas de ruedas y carritos de bebé. Las ventanas panorámicas en la parte delantera y trasera del autobús proporcionan un 20% más de superficies de las ventanas que un autobús convencional, así como una zona de salón en la parte trasera. Aptis también se beneficia de bajos niveles de ruido.



Setra realiza la adaptación de su TopClass al mercado americano

Setra ha comenzado 2018 con una aparición en la feria de autobuses de la Expo United Motorcoach Association (UMA) en Norteamérica. Del 6 al 10 de enero en San Antonio, Texas, la marca presentó una versión exclusiva del modelo de autocar S 417 TC touring en el stand del nuevo socio de ventas REV Coach LL.

La versión estadounidense del Setra TopClass europeo ofrece espacio para 56 pasajeros en los asientos del Setra Voyage Ambassador. El vehículo de tres ejes está equipado con luces LED de circulación diurna y el motor Mercedes-Benz OM 471 LA

compatible con el medio ambiente (336 kW) cumple todos los criterios de la norma estadounidense de emisiones EPA 10 para óxidos de nitrógeno y partículas.

Con un diseño de un autocar de lujo de tres ejes, Daimler AG quiere poner de manifiesto que nunca ha atendido a las tendencias cortoplazistas en el diseño de sus vehículos. Los responsables de la marca han querido hacer del nuevo TopClass 500 un vehículo que se mantenga joven durante mucho tiempo para establecer "tendencias duraderas en el diseño, la innovación, el confort y la seguridad".

En las 'I Jornadas de Movilidad y Tecnología: Nos movemos hacia el futuro'

Van Hool y Proterra forman una alianza para desarrollar un autocar eléctrico

Van Hool está desarrollando una versión totalmente eléctrica de los autocares de la serie CX para el mercado norteamericano. Los nuevos modelos Van Hool CX45E y CX35E utilizan la plataforma CX y contarán con la tecnología de batería Proterra E2, junto con un tren de transmisión completamente eléctrico diseñado para brindar beneficios operacionales, ambientales y de pasajeros excepcionales. La asociación de CX Electric Vehicle reunirá los recursos de ABC Companies, Van Hool y Proterra, cada una comprometida con la innovación tecnológica.

El vehículo se diseñará y desarrollará sobre la operativa de Van Hool en Bélgica, y los primeros prototipos se construirán allí también. Actualmente, los modelos CX45 y 35 con motor diesel se fabrican en Skopje (Macedonia), y en el corto plazo la producción del CX45E tendrá lugar en esta ubicación. Finalmente, al completar la instalación de producción de Van Hool en los EE.UU., los pedidos del modelo eléctrico se realizarán en suelo estadounidense para cumplir con la normativa de *Buy America*.

Reducción de costes

El proyecto está respondiendo a la demanda de una verdadera solución sin emisiones que pue-



da mejorar la calidad del medio ambiente y reducir los costos operativos, mientras continúa brindando todo el rendimiento, la confianza y la seguridad de la serie Van Hool CX. La decisión de ofrecer un producto completamente eléctrico es un reflejo directo de las cambiantes necesidades del mercado impulsadas por iniciativas de energía limpia, soluciones de transporte sostenible y preferencias y deseos de tecnología verde para el consumidor a nivel nacional.

Ambos modelos de la serie CX se ofrecerán con tecnología de batería Proterra E2. Los operadores de todo el país utilizan los modelos CX45 y CX35 en una variedad de aplicaciones que inclu-

yen grandes traslados para empleados de Silicon Valley y operaciones de cercanías en las principales regiones metropolitanas de todo el país. Con la avanzada tecnología de vehículo eléctrico de Proterra, "el Van Hool CX45E está diseñado para ser el eCoach de largo alcance más eficiente y de mayor rendimiento ofrecido en el mercado de EE.UU.", indican desde el fabricante. Las dimensiones exteriores son las mismas que los modelos diesel CX actuales. El desarrollo ya está en marcha y se espera que los operadores puedan probar un autocar eléctrico CX45E a fines de 2018, con entregas comenzando en 2019. El modelo de autocar CX35E se presentará poco después.

Noruega pone en servicio dos primeros articulados eléctricos BYD en Europa

Los primeros autobuses articulados eléctricos de Noruega, producidos por BYD, comenzaron a prestar servicio en la ruta 31E en Oslo.

Nobina es el primer operador en Europa en poner en funcionamiento el autobús eléctrico articulado BYD producido por China. Dos autobuses de 18 metros están operando en la ruta 31 y 31E, las rutas de servicio más usadas de Noruega, pues llevan aproximadamente 15 millones de pasajeros al año y aproximadamente 50.000 diarios. Las rutas son operadas por Nobina en nombre de Ruter (PTA).

"Esperamos con ansia obtener una experiencia valiosa con estos autobuses silenciosos y amigables con el clima. La línea 31 es la primera ruta para probar tal concepto en Noruega. En Nobina, estamos muy contentos de poder ayudar a impulsar el cambio a autobuses ecológicos en Oslo en cooperación con Ruter. Esta es una contribución innovadora a nuestro servicio en Oslo", aseguró el director gerente de Nobina, Jan Volsdal.

Otros autobuses eléctricos



están siendo probados en Noruega pero, a diferencia de ellos, los articulados de BYD no usan la carga de oportunidad a través de pantógrafos e instalaciones de la calle, sino que cargan en el depósito. Los autobuses eléctricos articulados que se ejecutan en la Línea 31 y la Línea 31E operan entre Grorud y Tonsenhagen, una distancia de 17 a 24 kilómetros.

Isbrand Ho

"Mostramos nuestro concepto de

autobús eléctrico articulado hace más de dos años y estamos encantados de verlo entrar en el servicio real de transporte de pasajeros", dijo orgulloso Isbrand Ho, Director Ejecutivo de BYD Europa. "Las condiciones en Oslo son un reto para los vehículos eléctricos, pero tenemos plena confianza en que nuestros autobuses tendrán un buen rendimiento en esta ruta de mucho tráfico, incluso con el frío profundo del invierno de estas latitudes".

Avanza muestra sus servicios para los turistas durante Fitur

Avanza y sus marcas turísticas Confort Bus, Costa Azul, Avanza Alosa y Avanza Portillo, volvieron a mostrar su oferta en Fitur. La compañía mostró sus soluciones más innovadoras, sostenibles y adaptadas a las necesidades específicas de movilidad junto con su amplia oferta de servicios turísticos y discrecionales que pone al servicio de los profesionales del Sector.

Los servicios de Avanza incluyen el transporte de pasajeros de largo recorrido, cercanías, urbano y servicios discrecionales. En la actualidad es lí-

der en diferentes modalidades de transporte, un elemento clave y diferenciador para las ciudades. Así, la compañía es el primer operador privado de Transporte Público Urbano, de Transporte Metropolitano, pero también el primer gestor privado de servicios públicos urbanos de Tranvía y Metro, así como el primer operador privado de Estaciones de Autobús.

Durante la celebración de Fitur, Avanza estuvo en el pabellón 8 y su horario de visitas fue accesible tanto de carácter profesional como para el público general.



Apoyo al Centenario de la Universidad de Salamanca

Avanza selló en el marco de Fitur, un acuerdo con el Ayuntamiento de Salamanca para colaborar a lo largo de 2018 en la conmemoración del VIII centenario de la Universidad de la localidad castellana, así como en la promoción turística de la ciudad.

La firma del convenio contó con Valentín Alonso, director general de Avanza, y el alcalde de Salamanca, Alfonso Fernández Mañueco. Ambas entidades se han comprometido a contribuir con sus recursos a mejorar la promoción de una efeméride que tendrá gran repercusión dentro y fuera de la ciudad.

En virtud del acuerdo, Avanza realizará una serie de acciones de

difusión, divulgación y promoción, entre las que destacan la rotulación integral de dos autobuses con imágenes del VIII Centenario o de la ciudad; la emisión de un vídeo promocional del acontecimiento en las pantallas interiores de los autobuses de largo recorrido que cubren la ruta Salamanca-Madrid; la instalación de logos o mensajes de conmemoración y de la ciudad, en los cabeceros de los autobuses que cubren la ruta Salamanca-Madrid; y la producción de vinilos para su fijación en el túnel que comunica la Estación Sur de Autobuses de Madrid con la red de Metro y Cercanías.

Alsa llevará a cabo la implantación del alcolock en toda su flota asturiana

Alsa acaba de alcanzar un acuerdo con las Federaciones de Transporte de CC.OO. y UGT de Asturias para implantar dispositivos de prevención de accidentes, que per-

mitan mejorar la seguridad de los viajeros que utilizan los servicios de transporte que la compañía opera a lo largo de todo el territorio del Principado de Asturias.

Tanto la empresa como los sindicatos reconocen la necesidad de trabajar conjunta y activamente en esta línea en el Sector de transporte de viajeros, y han acordado la implantación de sistemas tipo alcolock, que impiden que se pueda arrancar el vehículo si el conductor supera las tasas legales, minimizando así el riesgo de conducción bajo los efectos de alcohol y drogas.

El acuerdo también recoge el establecimiento de un sistema de seguridad mediante cámaras tipo drive cam que, ante determinadas condiciones anómalas de la circulación o a petición del propio conductor, realice grabaciones de imágenes interiores y/o exteriores del autobús.

La finalidad primordial de la instalación cámaras a bordo de los vehículos es preservar la necesaria seguridad de las operaciones y la protección tanto del personal de conducción como de los viajeros ante posibles circunstancias que pudieran poner en peligro su integridad.

En el acuerdo suscrito, las partes detallan las condiciones y fijan un protocolo de actuación pactado para los casos de detección por el alcolock de un índice superior al permitido, así como las de la implantación progresiva y el funcionamiento del sistema drive cam.

El acuerdo fija que el grado de implantación del sistema será el decidido por la empresa sobre la flota actual y los planes de renovación. En este sentido, Alsa "asume el compromiso de introducir ambos sistemas como inversión obligato-



ria en los planes de mejora de los servicios regulares dependientes del Principado de Asturias".

Alsa se congratula del acuerdo suscrito con las federaciones de CC.OO. y UGT de Asturias, ya que muestra la responsabilidad de todos los actores implicados para "trabajar, con mayor intensidad si cabe, en la reducción de los riesgos derivados de la conducción en todos sus ámbitos, siendo uno de ellos la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, tomando cuantas medidas sean necesarias a fin de minimizar este riesgo, particularmente mediante la implantación de las últimas tecnologías y sistemas que permitan avanzar en este objetivo".

Tanto es así que fuentes de la compañía confirman su intención de intentar establecer este tipo de acuerdos en otras regiones en las que opera.

Sello Excelencia Europea

Alsa ha recibido el certificado correspondiente al Sello de Excelencia Europea EFQM 500+, por lo que pasa a formar parte del reducido grupo de 94 entidades españolas que actualmente cuentan con un Sello de Excelencia Europea EFQM 500+, y la única empresa del sector de transporte de viajeros español con este sello vigente.

El consejero delegado de Alsa, Francisco Iglesias, recibió el certificado de manos de Ignacio Babé, secretario general del Club Excelencia en Gestión, y de Jesús Gómez-Salomé, director de Comunicación y Marca de Aenor.

El Sello de Excelencia Europea EFQM 500+ distingue a aquellas organizaciones que, como Alsa, siguen una estrategia orientada hacia la excelencia y han logrado alcanzar los objetivos marcados, y es concedido por el Club Excelencia en Gestión.



Contigo, donde tú elijas.

SUN SUNDEGUI
ACTITUD.



El transporte demuestra contribuir a la bajada del IPC

La tasa de variación anual del IPC en el mes de diciembre es del 1,1%, seis décimas inferior a la registrada el mes anterior.

La tasa anual de la inflación subyacente se mantiene en el 0,8%, la variación mensual del índice general es del nula (0,0%) y el Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) sitúa su tasa anual en el 1,2%, con lo que disminuye seis décimas respecto al mes de noviembre.

La tasa anual del Índice de Precios de Consumo (IPC) general en el mes de diciembre es del 1,1%, seis décimas inferior a la registrada el mes anterior. Los grupos con influencia negativa que destacan en la disminución de la tasa anual incluyen al Transporte, que desciende su variación anual más de un punto y medio hasta el 1,9%, a causa de que los precios de los carburantes este mes suben menos que en el mismo mes de 2016.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elabo-

rados ni productos energéticos) se mantiene en el 0,8%, con lo que se sitúa tres décimas por debajo del IPC general.

Evolución mensual

En diciembre la tasa de variación mensual del IPC general es del 0,0%. Los grupos con mayor repercusión, en este caso positiva, en el índice general, incluyen al Transporte, con una variación del 0,2% y una repercusión de 0,023, explicadas casi en su totalidad por el aumento de los precios de los carburantes y lubricantes.

La tasa anual del IPC disminuye en todas las comunidades autónomas en diciembre respecto a noviembre. Los mayores descensos se producen en La Rioja, Aragón, Castilla y León y Cataluña, con bajadas de ocho décimas en la primera, y siete décimas en las restantes. Por su parte, Comunidad de Madrid es la comunidad que menos disminuye su tasa anual, con un descenso de tres décimas.

La Región de Murcia ha realizado una encuesta entre sus ciudadanos

Los más relevante para los usuarios de autobuses es la adecuación al horario

Lo más importante para el usuario de autobús es la adecuación de los horarios de las líneas a las necesidades reales y, en segundo término, valoran la puntualidad de los autobuses. Este es el resultado de la encuesta promovida por la Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia, realizada durante el segundo semestre de 2017, y en la que han participado un total de 12 organizaciones.

El director general murciano de Transportes, Costas y Puertos, José Ramón Díez de Revenga, explicó que esta encuesta se enmarca en el Plan Director del Transporte de la Región de Murcia, "que es un documento que servirá para actualizar el mapa concesional que consta de 184 líneas de transporte público y así corregir los posibles desequilibrios entre los diferentes sistemas de transporte mediante estrategias y actuaciones".

"El transporte es un sector estratégico y básico para el Ejecutivo regional", señaló Díez de Revenga. En este sentido, añadió, "hemos decidido emprender la completa renovación del sistema de transportes de la Región de Murcia para adaptarlo a la realidad actual y prepararlo para el futuro", y ese proceso se inicia con el estudio detallado de la situación actual.

El sondeo se ha realizado por dos canales: a través de la cumplimentación de un formulario en so-



porte digital, posteriormente remitido por correo electrónico, y otro más avanzado, un formulario web que en tiempo real graba las respuestas y genera estadísticas de los participantes. Este canal 'on line' ha sido el más utilizado. La encuesta ha recogido la valoración que cada organización o entidad, desde su particular punto de vista, otorga a los principales elementos que forman la oferta de transporte público, como horarios, frecuencia, rapidez, accesibilidad, paradas, estaciones, intercambiadores, transbordos, billetes e información.

Resultados

Además de la adecuación de los horarios de las líneas a las necesidades reales y la puntualidad de los autobuses, los encuestados han

valorado la importancia de la existencia de carriles bus y de medidas que faciliten la circulación en áreas urbanas. En cuarto lugar, los usuarios han considerado fundamental la coordinación de horarios entre las distintas líneas de autobús, así como la existencia de un centro de información y coordinación de todo el transporte.

La adecuación del recorrido de las líneas de autobús a las necesidades reales de los usuarios es el sexto elemento que más han destacado los participantes de esta encuesta, y a éste le sigue el de la existencia de estaciones de intercambio modal y facilidades para el transbordo. La disponibilidad de información en paradas y estaciones, y en una página web y dispositivos móviles.

Atuc reclama al Estado que baje el IVA del transporte al tipo superreducido

La asociación de transporte público Atuc ha declarado que la propuesta de Bruselas de flexibilizar el IVA abre la puerta a que, como llevan tiempo reclamando, el transporte público pueda pasar del tipo actual reducido del 10% al superreducido del 4%.

La directiva que plantea la Comisión Europea daría libertad a los Estados miembros para determinar a qué productos o servicios se les aplica un tipo u otro. Y, en el caso del transporte público, "si se le aplicara el tipo superreducido del 4%, se traduciría en una inyección de 150 millones de euros al sistema, que servirían para invertir en mejoras de servicio como transición hacia flotas más sostenibles, mejora de las frecuencias de paso, etc", indican desde la Asociación.

El transporte público tributa actualmente al IVA reducido (10%), al igual que por ejemplo el ocio, ya sea la hostelería o espectáculos deportivos. Una equiparación "injustificada", según Atuc, "ya que el transporte público garantiza la movilidad universal (independientemente de edad, salud física, niveles de renta, etc) y, por tanto,



debe considerarse como bien de primera necesidad".

Nuevos desafíos

Este cambio en la tributación permitiría tener más recursos "para afrontar el desafío actual al que se enfrenta el transporte público, que debe liderar el replanteamiento de la movilidad en las ciudades sobre las bases de la sostenibilidad y la tecnología para mejorar la experiencia de servicio de usuario", apuntan desde la entidad, añadiendo que "esta hipotética bajada del IVA apenas tendría impacto en el bolsillo del usuario al estar los billetes subvencionados. Y es que de media, un viajero

paga a través de las tarifas la mitad del coste del servicio que recibe. Por el contrario, sí supondría un revulsivo para acometer mejoras del servicio y tener un sistema donde la relación calidad/precio sea todavía más evidente".

Para finalizar, Atuc asevera que "en la actualidad, los precios de los billetes y abonos en España están muy alineados con los niveles de renta de la población y son más bajos que en otras ciudades europeas. Por citar un ejemplo, el abono de transporte mensual en Berlín es casi 25 euros más caro que en Madrid, cuando ambas ciudades tienen un PIB similar".



BlaBlaCar aumentó su número de desplazamientos en Navidad

Una de las empresas de la llamada economía colaborativa que más temor despierta en empresas consolidadas en el Sector, BlaBlaCar, anuncia un crecimiento en el número de pasajeros durante el periodo navideño. La empresa, contra la que Confibus tiene interpuesta una demanda, han aumentado un 23% entre el 22 de diciembre y el 7 de enero, con respecto a las mismas fechas del año anterior, alcanzando la distancia media de cada viaje más de 300 kilómetros de distancia.

La ruta entre Madrid y Valencia se mantiene a la cabeza de las más frecuentes en estas Navidades como ya sucedía en periodos anteriores, seguida de Madrid-Murcia y de Barcelona-Madrid. En cuarta y quinta posición se

encuentran la ruta Barcelona-Valencia y Alicante-Madrid respectivamente. La capital, como centro geográfico de la península, continúa siendo origen y destino de gran parte de las rutas más habituales.

Con respecto a los recorridos con origen y/o destino a países vecinos, en el caso de España-Francia, los cinco trayectos más populares han tenido lugar desde Barcelona a ciudades como Toulouse, Montpellier, Perpiñán y Lyon. Otra de las rutas más populares ha sido la de Burdeos-Madrid. Por otro lado, los desplazamientos entre España y Portugal se han realizado entre las ciudades españolas Madrid, Sevilla, Badajoz y Vigo y las lusas Lisboa y Oporto.



Madrid y Castilla y León, de la mano para la movilidad

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid ha aprobado el proyecto del nuevo convenio de colaboración que suscribirá la Comunidad con Castilla y León para facilitar la movilidad de los usuarios del transporte público que viajan desde las provincias limítrofes de Ávila y Segovia. En virtud de este convenio, con un coste total de 7.495.000 euros, la Comunidad aportará 1.349.100 euros (el 18%), mientras que Castilla y León se hará cargo del 82% restante.

La colaboración entre ambas Administraciones en esta materia se remonta a 2006, cuando se firmó el primer convenio para que los ciudadanos de Madrid y Castilla y León pudieran beneficiarse del uso de abonos combi-

nados mensuales para distintos servicios de transporte público por carretera entre la región y las provincias de Ávila y Segovia.

Ahora, la aparición de la tecnología sin contacto para los billetes y la creación por parte del Gobierno regional del Abono Joven (que permite a los usuarios de hasta 26 años viajar sin límite por toda la región durante 30 días por una tarifa plana de 20 euros) hacen necesaria la redacción de un nuevo convenio que simplifique la operativa de servicio al usuario, manteniendo los beneficios que ya disfrutaban desde hace más de una década.

Así, el nuevo convenio establece la aplicación de una reducción de precios en los abonos ofrecidos por los operadores.

La Xunta de Galicia pone en marcha el Plan de modernización de movilidad

El presidente del Gobierno gallego, Alberto Núñez Feijóo, subrayó el pasado 18 de enero, en la rueda de prensa del Consejo, la puesta en marcha del Plan de modernización tecnológica de la movilidad, que pondrá a disposición de los viajeros un transporte público más accesible. Una iniciativa que beneficiará a los 20 millones de viajeros que anualmente emplean las más de 1.300 líneas y las más de 14.100 paradas existentes en la Comunidad, así como un mejor servicio tanto para los operadores que lo prestan como para los que lo utilizan.

Con una inversión de 6,6 millones de euros hasta 2020, Feijóo aseveró que esta iniciativa permitirá consolidar el Sistema de Ayuda a la Explotación de la Movilidad, pieza fundamental de este nuevo modelo, que trasladará la información en tiempo real de la posición de los autobuses, de los desfases de las rutas o del número de viajeros. Una información disponible tanto para la Administración como para los operadores, que permitirá optimizar los servicios y planificar las rutas. Además, la explotación de esta información con técnicas de Big Data permitirá avanzar las tendencias en



la demanda del transporte y anticiparse a las necesidades del viajero.

Por otra parte, y con el objetivo de hacer que esa información en tiempo real sea útil para los ciudadanos, el presidente de la xunta subrayó la puesta en funcionamiento del portal de transporte público de viajeros, que será la puerta de acceso a todos los servicios disponibles. Se trata de un único punto en el que se centralizará toda la información de los servicios de transporte regular: las rutas, tiempos de

espera en cada parada, incidentes o la solicitud de transporte bajo demanda. Esta información estará disponible a través de diferentes canales y soportes: web, aplicación móvil, paneles embarcados o paneles en estaciones de autobuses.

Asimismo, también se pondrá en marcha un servicio de quejas e incidentes multicanal (presencial, telefónico, página web) para que los viajeros puedan informar de cualquier deficiencia o merma de la calidad de servicio.

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





Fedintra colabora en la Ley autonómica de los usuarios

La Federación andaluza toma parte en la redacción del texto final del Decreto Regulador de los Derechos de Personas Usuarias del Servicio de Transporte Público.

Los directivos de Fedintra, encabezados por su presidente, Antonio Vázquez Olmedo, ya han tenido los primeros contactos con los máximos responsables de la Dirección General de Movilidad: Rafael Chacón, director general de Movilidad de la Junta de Andalucía, José Luis Romero, subdirector general de Movilidad; y el jefe del Servicio de Inspección y Sanciones, Rafael Cano, para dar a conocer de primera mano las alegaciones, propuestas o modificaciones que presenten empresarios.

El texto de la Ley se remitirá a Fedintra en los próximos días para que se puedan realizar unas alegaciones previas en relación a su contenido, así como las aportaciones que pudieran ser interesantes para las empresas transportistas.

Con esta norma, la Junta de Andalucía pretende desarrollar y complementar el Reglamento 181/

2011, y las lagunas y carencias de la inminente modificación del ROTT, Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, que va a publicar el Ministerio en este año 2018.

En cuanto al contenido de este Decreto, se regularán materias que son fundamentales para seguir aumentando los niveles de calidad en el servicio y ser pioneros en el ámbito de movilidad y relación con el usuario en toda Europa.

Desde un repaso a los derechos generales del usuario, hasta una exhaustiva revisión de los elementos que implican a las personas con movilidad reducida; pasando por los derechos de anulación o cambio de billetes, transporte de bultos y equipajes, información, reclamaciones o pago de indemnizaciones; serán algunos de los capítulos que vayan abordando.

A mitad de este año 2018 se prevé que la norma pueda entrar en vigor, si bien se establecerá una Disposición Transitoria para la adaptación de los vehículos en un plazo de dos años.

Se basa en tre pilares: nuevas líneas, nuevos autobuses y prioridad semafórica

Santander activa el nuevo sistema de transporte urbano, ampliando líneas

El servicio municipal de transportes urbanos de Santander ya está en marcha. Parte de las líneas del TUS amplían, acortan o modifican sus recorridos para una mejor organización, sobre todo en la periferia; se pone también en circulación los autobuses articulados; y entra en servicio el carril rápido y las nuevas paradas e intercambiadores, indica el operador santanderino.

Siete de las líneas mantienen los recorridos actuales y la mayor parte de los cambios se concentran en las líneas de Peñacastillo, Cueto, Monte y La Albericia.

Se trata de la reorganización de líneas más amplia acometida en los últimos años en el TUS, pero no la primera, y por eso, el concejal de Medio Ambiente y Movilidad Sostenible, José Ignacio Quirós, cree que los usuarios se habituarán pronto a los cambios, como lo hicieron en otros casos, sobre todo, en cuanto perciban las mejoras.

Para facilitar esa adaptación, el TUS distribuirá planos con la nueva configuración de líneas y librillos con horarios para que los usuarios se vayan familiarizando con las novedades y puedan comprobar las nuevas posibilidades que les ofrece este sistema.

Los nuevos horarios, con el recorrido detallado de cada línea, se pueden recoger ya en el Centro de Control de la Alameda y en la Oficina de Atención al Cliente del TUS



(calle Castilla, 8), y también se pueden descargar en la web del Ayuntamiento o accediendo directamente al enlace Nuevos horarios TUS.

Para mayor comodidad, los usuarios encontrarán además un planificador de rutas en la web del TUS y en la aplicación móvil de transporte (alojada en la aplicación SmartSantanderRA, de descarga gratuita).

Más capacidad

Como segundo elemento para mejorar los desplazamientos en la ciudad, el TUS ha incorporado a su flota cinco autobuses articulados con capacidad para transportar hasta 149 viajeros, lo que supone, por tanto, tener más autobuses en circulación al servicio de los usuarios. Son vehículos de 18,1 metros de longitud, dotados con cuatro

puertas (una de acceso y tres de salida) y con plataforma baja, sin peldaños, que se puede inclinar para reducir la altura de acceso a unos 25 centímetros.

Además, disponen de rampa eléctrica de última generación para el acceso de sillas de rueda y cochecitos de bebé, y vienen equipados con tres enchufes USB dobles para que los viajeros puedan cargar dispositivos electrónicos.

Para completar todo este sistema, los autobuses podrán moverse con mayor agilidad por el centro de la ciudad gracias a la puesta en servicio del carril rápido y el sistema de priorización semafórica. Así, en el eje central Valdecilla-Sardinerero se han señalado varios tramos que suman en total 2,8 kilómetros reservados para autobuses y taxis.



Los usuarios de Palencia acogen las nuevas líneas con satisfacción

Las tres nuevas líneas de transporte unen Aguilar de Campoo-Palencia, Guardo-Palencia y Guardo-Aguilar de Campoo. Desde su puesta en marcha, el pasado 30 de octubre y hasta el 15 de diciembre, las tres nuevas líneas de transporte Aguilar de Campoo-Palencia, Guardo-Palencia y Guardo-Aguilar de Campoo, impulsadas por la Diputación de Palencia en el marco de plan para la extensión y mejora de la red de transporte público, han sumado un total de 3.490 viajeros.

De esta manera, están contribuyendo al objetivo planteado por la Institución provincial de facilitar la accesibilidad y la movilidad de los habitantes que residen en la zona norte y continúa cumpliendo las premi-

sas del Plan Estratégico 2020 para la provincia, que marca entre sus líneas prioritarias mejorar la conectividad territorial y la movilidad sostenible

La presidenta de la Diputación, Ángeles Armisén, realizó la semana pasada parte del recorrido de la línea que une Guardo con Aguilar de Campoo, junto a otros representantes de la Administración de la provincia y de toda la Comunidad de Castilla. La presidenta ha dado a conocer los datos de utilización de estas tres nuevas líneas hasta el 15 de diciembre que ha calificado de "satisfactorios". El presupuesto asignado hasta dicha fecha ha sido de 26.672 euros y la población potencial atendida suma más de 25.300 habitantes.

Los menores de 18 años pueden viajar en transporte colectivo gratis en Ibiza

El Consell de Ibiza es la primera administración de España que aplica la medida de transporte público gratuito a todos los menores de edad y de manera ilimitada. Una gratuidad que es efectiva desde ayer, 9 de enero, fecha de inicio de la emisión de las tarjetas y de la puesta en funcionamiento del sistema.

Por tramos

El Consell prevé emitir durante los próximos meses unos 7.000 títulos de la nueva T- Jove, que se podrán ampliar si la demanda es superior. El coste estimado de la medida es de 500.000 euros al año. Para facilitar la emisión de las tarjetas, el Departament de Territori i Mobilitat ha acordado con la Delegació d'Educació en Eivissa la instalación en todos los institutos de secundaria de puntos móviles para tramitar e imprimir los títulos, con un calendario que comienza el 9 de enero en el Institut Balàfia y finaliza el 22 de febrero en Sa Real. Previamente, se ha repartido a los alumnos una circular con la autorización que deben firmar sus padres, madres, o tutores.

Para los menores de entre 5 y



11 años (hasta los 4 años el transporte en autobús ya es gratuito sin necesidad de mostrado ningún título), el Departament de Mobilitat ha previsto un refuerzo en la Oficina d'Atenció a la Ciutadania con la contratación de un servicio específico de emisión de tarjetas de transporte, que estará abierto a partir del 9 de enero con horario de 9 a 18.30 horas en la sede del Consell d'Eivissa, en la avinguda d'Espanya número 49 de Eivissa.

"Es una operación que ha supuesto un gran esfuerzo de planificación por parte del Departament", ha dicho la consellera, Pepa Marí, que ha agradecido la colaboración de la Delegació d'Educació y se ha

mostrado "muy satisfecha" de iniciar una medida que es "histórica" en favor de un nuevo modelo de movilidad para la isla: "Después de muchos años de políticas destinadas a fomentar el vehículo privado, este Consell está comprometido en un nuevo modelo de movilidad, más sostenible para nuestra isla, con un transporte público asequible y de calidad". Conforme a las condiciones contractuales del Plan de transporte público de Galicia, los horarios, las paradas y los itinerarios del transporte escolar permanecen intactos, excepto por las modificaciones derivadas de las propias necesidades educativas, habituales en el principio del curso.

Vitrasa lanza una campaña de seguridad en el autobús

Vitrasa está a punto de concluir con éxito la quinta edición de su Campaña de Concienciación del uso del autobús urbano, que dio comienzo el 20 de diciembre

Esta nueva edición de la campaña de prevención y ayuda a los usuarios, que se desarrolla en colaboración con la correduría de seguros Willis, se ha llevado a cabo en las líneas de mayor afluencia de público, que en esta época del año son sobre todo las del centro debido a las pasadas fiestas de Navidad y a las rebajas: las líneas C1, C2, C3, L5A y L5B.

En palabras de Juan Carlos Villarino, director general de Vitrasa, la gran afluencia de gente que se mueve durante estas fechas especialmente por el centro de Vigo condicionó la campaña, pues "lo que perseguimos es minimizar, en lo posible, los riesgos a bordo del autobús y concienciar a los usuarios de la necesidad de viajar con total seguridad, teniendo especial consideración con colectivos como la tercera edad, niños pequeños, personas con movilidad reducida o mujeres embarazadas".

Los monitores aconsejan a los viajeros, pero principalmente a las personas de mayor edad, a las de movilidad reducida y a las que viajan con niños, por ser



grupos de mayor riesgo a la hora de sufrir incidentes o percances a la hora de viajar en bus. Como novedad este año, en las pantallas que hay instaladas en los buses se proyectarán, a lo largo de todo el año, vídeos con consejos para viajar con seguridad.

Los principales temas en los que se insiste son: facilitar los asientos reservados para personas mayores y embarazadas, hacer recomendaciones a las personas con movilidad reducida en silla de ruedas, o descender del autobús hacia atrás si se viaja con sillas de bebé.

Fuerteventura invierte 262.500 euros en la mejora de marquesinas

El Cabildo de Fuerteventura ha acondicionado las antiguas marquesinas de la isla. En mejoras de alumbrado e instalación de

farolas solares, la cooperación ha invertido 44.000 euros, y en obras de acondicionamiento de infraestructuras otros 218.200.

El Cabildo de Fuerteventura, a través de la Consejería de Transportes, ha invertido 262.500 euros en la mejora y el embellecimiento de marquesinas del servicio del transporte regular interurbano de viajeros. De esta manera, la Corporación insular ha acondicionado las marquesinas antiguas con obras en el exterior e interior de las mismas, dotándolas de zonas ajardinadas, farolas solares, mejora de los asientos y cobertura de piedra, integrándolas asimismo en el entorno rural.

Las obras de acondicionamiento de las infraestructuras suponen una inversión de 218.200 euros, mientras que la instalación de farolas solares y las mejores del alumbrado cuentan con una inversión de 44.000 euros. El presidente del Cabildo, Marcial Morales, y el consejero de Transporte, José Roque Pérez, visitaron el lugar de los trabajos en Puerto del Rosario junto al alcalde del municipio, Nicolás Gutiérrez, y el concejal de Servicios, Juan Jesús Gutiérrez.

En el municipio de Puerto del Rosario, estas mejoras han sido llevadas a cabo en El Time, en la marquesina situada frente a la Ermita



de Nuestra Señora de La Merced; en la FV-10 a la altura de Tamariche, La Matilla, Los Estancos, la zona conocida como Cuesta Perico, Tesjuate, Tetir, Los Llanos Pelados, La Mareta, Casillas del Ángel y los Llanos de la Concepción. Asimismo se ha acondicionado la marquesina de Tenicosquey, en el municipio de Antigua, y las marquesinas de Tequital, La Mata y Tamaratilla en el municipio de Tuineje. En el municipio de La Oliva las mejoras se han ejecutado en El Cotillo, La Oliva, Villaverde, Lajares y Tamaragua,

mientras que en el municipio de Pájara se ha acondicionado la parada de Cardón.

Proyecto continuista

Igualmente, se ha redactado el proyecto de una nueva marquesina y embellecimientos que se prevén acometer durante este mes de enero en Betancuria. La Consejería de Transportes continúa así con la iniciativa de mejorar las marquesinas del transporte público, que son además identificadas con el anagrama del Cabildo de Fuerteventura.

Las tres unidades serán entregadas en un plazo de 27 semanas tras la firma

Vectia producirá tres autobuses híbridos para Guaguas Municipales de Las Palmas

Guaguas Municipales de Las Palmas acaba de confiar en Vectia la ampliación de su flota de vehículos, al formalizar la adquisición de tres vehículos de su plataforma Veris.12, desarrollados por la empresa con sede en Navarra. Los tres autobuses híbridos serán entregados a la operadora canaria en un plazo máximo de 27 semanas tras la firma del contrato, cuyo importe asciende a 975.000 euros. En el marco de su política de soluciones llave en mano, Vectia se ocupará además del mantenimiento de los vehículos durante los próximos siete años.

Este nuevo contrato público formalizado por Vectia se suma al recientemente obtenido con Tuvisa, operadora de transporte urbano de Vitoria, a la que la empresa suministrará 10 unidades adicionales Veris.12, por un valor superior a los 3,3 millones de euros. De este modo, la compañía confirma sus buenas perspectivas comerciales y de crecimiento y es que, con la formalización de los contratos de Vitoria y Las Palmas, Vectia contará con más de una treintena de vehículos en una decena de ciudades españolas.

El modelo Veris.12 de Vectia se caracteriza por la escalabilidad como



valor diferencial. Puede ser adquirido como híbrido y evolucionar progresivamente en el tiempo hasta convertirse en un modelo con mayor autonomía eléctrica o, incluso, 100% eléctrico. Los vehículos que se entregarán se singularizan por ofrecer la funcionalidad Hybrid Drive que integra, entre otras funciones, la de encendido/apagado (start & stop) del grupo generador interno en paradas o la posibilidad de iniciar la marcha, desde parada, en modo 100% eléctrico. Además, po-

seen confort de marcha mejorado (superior al de un vehículo convencional o al de un híbrido paralelo).

Junto a esto, las plataformas híbridas Veris.12 posibilitan la eficiencia energética y el ahorro de combustible y, además, contribuyen a la reducción de emisiones contaminantes. Adicionalmente, su enfoque de valor asegura que los costes de explotación que soporta el cliente (TCO) sean menores a los de cualquier vehículo convencional, lo que asegura su competitividad.



Zaragoza registra casi un 8% más de viajes durante 2017

El Ayuntamiento de Zaragoza hace un balance positivo de las cifras de viajeros de autobús urbano y tranvía en 2017, tras constatar un crecimiento de un 7,9% global respecto a 2016. Zaragoza consolida así un sistema de transporte público robusto y a la cabeza de los mejores sistemas de movilidad urbana de España, tal y como indica el informe del Observatorio de Movilidad Urbana.

"Tenemos que seguir avanzando en favorecer hábitos de movilidad más positivos para la ciudad, como los desplazamientos en autobús y tranvía", ha destacado la concejala de Medio Ambiente y Movilidad, Teresa Artigas. "Zaragoza cuenta con una red amplia y bien conectada que da un buen servicio a toda la ciudad, no obstante, las decisiones de cómo nos

movemos son un compromiso personal de cada una de las vecinas y vecinos de Zaragoza, pero basadas en la confianza que tienen en el servicio de bus y tranvía, y eso es responsabilidad del Ayuntamiento", ha añadido, expresando, además "una apuesta decidida por parte de este Gobierno en la mejora del servicio, que se va a centrar en la renovación de la flota con vehículos híbridos y eléctricos, y el refuerzo del servicio en los barrios más periféricos".

El autobús urbano transportó en 2017 a un total de 88.989.785 viajeros, un 11,25% más que en 2016, en el que se registraron 80.659.078 validaciones. Hay que reseñar la dificultad de establecer comparaciones porque los datos de 2016 están distorsionados por los efectos de la huelga.

Solaris construye modelos de trolebuses eléctricos biarticulados de 24 metros

En 2006, Solaris fue el primer fabricante europeo en lanzar la producción en serie de autobuses híbridos, mientras que desde 2011 su oferta incluye eléctricos. El último proyecto de la Oficina de Investigación y Desarrollo (BBiR) de Solaris es un trolebús biarticulado de 24 metros.

Tras la reciente presentación de un innovador trolebús equipado con células de combustible de hidrógeno, para el operador letón Rigas Satiksme, el departamento de desarrollo de Solaris Bus & Coach está trabajando en un nuevo integrante de la oferta de la compañía: un trolebús biarticulado de tres módulos que mide más de 24 metros. El nuevo Solaris Trollino 24 pretende crear una plataforma para el futuro, la producción en serie de vehículos híbridos o eléctricos de 24 metros y trolebuses. El final de la producción del trolebús bi-articulado está programado para mediados de 2018. Algunas unidades comenzarán pruebas en operación en ciudades europeas seleccionadas, recabando datos para la correspondiente homologación.

El último producto de Solaris contará con dos motores de tracción que propulsarán dos ejes de trans-



misión. Un paquete de baterías de 94 Ah (58 kWh) instaladas en el autobús se recargará durante la conducción, recogiendo la corriente de la línea aérea a través de un pantógrafo bipolar. La energía acumulada en las baterías se usará para alimentar el trolebús cada vez que se separe de la tracción eléctrica. Para facilitar las maniobras en el tráfico urbano, el cuarto eje del vehículo será direccional. Además de presentar un diseño de puerta único de 2-2-2-2-2, el vehículo también estará equipado con una bomba de dirección asistida eléctrica (EPS).

Detalles

La cabina del conductor con aire acondicionado estará equipada con un asiento giratorio con cale-

facción y ventilación que permite un ajuste ergonómico máximo para la comodidad del conductor. Los conductores también tendrán a su disposición dos pantallas de ocho pulgadas que muestran la vista desde una cámara dirigida al pantógrafo y otra cámara externa instalada detrás de la segunda articulación del autobús.

Se han configurado un total de 53 asientos en el compartimiento de pasajeros, 16 de los cuales son accesibles desde el piso bajo, lo que debería facilitar el acceso a los pasajeros con movilidad reducida. Solaris Bus & Coach agregó trolebuses a su oferta en 2001. Desde entonces, se han suministrado casi 1.200 vehículos de este tipo a clientes de 16 países.



Volgabus tiene nueva fábrica en la provincia de Vladimir

Bakulin Motors Group ha abierto su nueva fábrica de autobuses eléctricos Volgabus-Vladimir en la región de Vladimir el pasado 21 de diciembre. La instalación fabricará autobuses de motores eléctricos y de gasolina de gran categoría bajo la marca volgabus.

Hasta el momento se han creado 280 trabajos gracias al proyecto, que se espera que aumenten a 500 a lo largo del año 2018. La empresa cuenta con complejos robóticos de soldadura corporal, corte por láser y procesamiento de metales. Pronto se establecerán líneas de pintura robótica y

un complejo de almacenes automáticos.

Más de 30 fabricantes de componentes de autobuses de Rusia operarán en cooperación en el proyecto. Los especialistas de la empresa confían en el gran potencial de exportación de los vehículos volgabus fabricados en la región de Vladimir y ya han iniciado negociaciones con los gobiernos de los países del Medio Oriente, África y Europa del Este para el suministro de autobuses eléctricos. La instalación de autobuses eléctricos planea fabricar 600 vehículos en 2018.



Los primeros modelos de la compañía se entregarán a finales de 2018

VDL proveerá 13 Citeas SLFA Eléctric a la ciudad alemana de Osnabrück

VDL Bus & Coach ha ganado la licitación para cubrir las necesidades de transporte urbano de la ciudad alemana de Osnabrück, que opera Stadtwerke Osnabrück y confía en cambiar su flota de vehículos por autobuses eléctricos. VDL ofrece no solo ofrece los autobuses eléctricos sino que también gestiona e implementa las estaciones de carga. Los modelos que se han comprometido a adquirir son VDL Citeas SLFA Electric, que no emiten sustancias nocivas y producen mucho menos ruido que los autobuses regulares. Estos vehículos eléctricos articulados se desplegarán en la primera línea totalmente eléctrica, línea 41 entre Düstrup y Prisa.

"La asociación es un hito en el

camino hacia el futuro eléctrico, digital y multimodal del transporte local en Osnabrück", enfatiza el urbanista de la ciudad alemana Frank Otte con motivo de la presentación del nuevo proveedor del sistema.

Vitech

"Stadtwerke Osnabrück ha estado entre los precursores en el campo de la electromovilidad durante años y estamos particularmente orgullosos de asociarnos con Stadtwerke Osnabrück en el despliegue de la mayor flota de autobuses eléctricos en Alemania." dice por su parte Marcel Jacobs, director comercial VDL Bus & Coach.

A fines de 2018, un total de 13

Vitech Citeas SLFA Electric de 18.1 metros construidos con un diseño BRT (Bus Rapid Transit) en la línea 41 entre Düstrup y Haste se pondrán en servicio en la línea 41. Este diseño fue recientemente galardonado con el Red Premio Dot 2017.

"Con estos vehículos, la línea será la primera línea totalmente eléctrica en el centro de la ciudad", dice Stephan Rolfes de Stadtwerke Osnabrück. Se colocará una estación de carga rápida en ambos extremos de cada línea, y habrá otra en la estación de autobuses municipal. "Además de las estaciones de carga rápidas, la estación de autobuses estará equipada con 14 estaciones de carga adicionales este año", agrega Rolfes.

Ford estrena la nueva gama de Tourneo con tres modelos

La gama completamente renovada de transportes de pasajeros Ford Tourneo se presenta ante el público por primera vez en el Salón del Automóvil de Bruselas, con tres modelos espaciosos y versátiles que ofrecen a los usuarios un estilo mejorado. El Tourneo Custom, de ocho/nueve asientos, se distingue por su nuevo y atrevido diseño frontal y trasero, así como por ofrecer un nuevo interior premium que cuenta con una configuración de asientos traseros única en el segmento que permite configurar seis asientos individuales en modo conferencia. El más grande de los modelos Tourneo se puede encargar ya en concesionarios Ford.

Disponible en versiones de cinco y siete plazas, el Tourneo Connect incorpora nuevos motores eficientes que incluyen el nuevo motor diésel EcoBlue 1.5 litros con una transmisión automática de ocho marchas opcional, y el motor de gasolina Ford EcoBoost 1.0 litros con desactivación decilindros, y transmi-

siones manuales de seis velocidades de serie. El nuevo y elegante diseño frontal viene acompañado por mejoras en los acabados y materiales interiores.

El compacto Tourneo Courier de cinco asientos incorpora motores actualizados con transmisiones de seis velocidades de series. Tecnología SYNC 3 y un renovado diseño frontal. Los nuevos Tourneo Courier y Tourneo Connect estarán disponibles a partir de mediados de 2018.

"Nuestra renovada gama de modelos Tourneo muestra que los transportes de pasajeros versátiles pueden ser también dinámicos y elegantes", ha asegurado Hans Schep, director general de Vehículos Comerciales y gama Tourneo de Ford Europa. "Con una amplitud y flexibilidad superiores y tecnologías como el sistema de conectividad SYNC 3, los tres Tourneos ayudan a nuestros usuarios a sacar el máximo partido a sus estilos de vida ocupados y activos".



Europa se plantea liberalizar el transporte regular, lo que supondría el final del del sistema concesional español

La modificación del Reglamento CE 1073/2009 genera división de opiniones en las Asociaciones

La Comisión Europea ha iniciado el proceso de modificación del Reglamento CE 1073/2009. Para ello, tiene abierta una ronda de consultas y observaciones entre todas las Asociaciones empresariales a nivel comunitario. Y no es para menos, porque la reforma es de enorme calado para nuestro país, puesto que, de salir adelante, significaría la liberalización del transporte regular interurbano y, por tanto, el final del sistema concesional español. Fomento ha declarado que no espera que haya grandes cambios y que Alemania y Francia están de nuestro lado, pero la incertidumbre existe.

riales a nivel comunitario. Y no es para menos, porque la reforma es de enorme calado para nuestro país, puesto que, de salir adelante, significaría la liberalización del transporte regular interurbano y, por tanto, el final del sistema concesional español. Fomento ha declarado que no espera que haya grandes cambios y que Alemania y Francia están de nuestro lado, pero la incertidumbre existe.

no y, por tanto, el final del sistema concesional español. Fomento ha declarado que no espera que haya grandes cambios y que Alemania y Francia están de nuestro lado, pero la incertidumbre existe.

La organización apoya a la Comisión en aras de mayor flexibilidad

Anetra celebra la oportunidad de terminar con el 'inmovilismo' actual

Anetra apoya y defiende la modificación del Reglamento CE 1073/2009, propuesta por la Comisión Europea, y así lo ha hecho constar en las observaciones remitidas a este organismo manifestando su defensa de un transporte liberalizado.

"En España, con el actual sistema de concesiones, existen barreras y obstáculos que impiden el acceso de nuevas empresas al mercado nacional de transporte, motivo por el cual celebramos la propuesta de la Comisión de reformar el Reglamento 1073/2009, al entender que los objetivos perseguidos por la legislación comunitaria, de armonización y unificación, solo se podrán conseguir a través de la legislación europea", indican desde la organización nacional.

La regulación española está cerrada a cualquier propuesta de 'actualización' de nuestro siste-

ma concesional, continúan desde Anetra, "que cuenta con las segundas tarifas regulares más caras de Europa", según el informe de evaluación del impacto de la Comisión.

Oportunidad

A juicio de Anetra, "desde la Administración no se ha dado un solo paso en favor de la apertura del actual sistema concesional por el mercado y aprovechando el impulso de las nuevas tecnologías, suavizando el concepto de exclusividad y ofreciendo nuevas opciones al viajero al incorporar el 'multioperador' cuando el tráfico concesional tuviese suficiente volumen, o coordinando la red concesional con una segunda basada en autorizaciones 'a riesgo y



Maribel García

ventura' que sirviese recorridos no coincidentes con contratos concesionales".

A través de la modificación del Reglamento 1073/2009, Anetra considera abierta una gran ventana de posibilidades para las empresas de transportes y usuarios.

Por todo ello, "hemos publicado una opinión favorable a la propuesta de la Comisión que, mediante una reglamentación única para todos los Estados miembros, permita conseguir un acceso al mercado de transporte menos discriminatorio, más justo, transparente, con competencia real y efectiva entre todos los operadores y que sea, como demuestra la experiencia en otros países, beneficiosa no sólo para nuestras empresas, sino también para trabajadores y usuarios".

A favor de un mercado 'menos discriminatorio, más justo y competitivo'

Aetram también se muestra a favor de la reforma y de la liberalización de líneas

Aetram ha remitido a la Comisión Europea su posición favorable respecto a la modificación actualmente en estudio por parte del órgano europeo.

La Organización madrileña ha manifestado su "apoyo a esta modificación del Reglamento, por su carácter trascendental para el futuro del Sector Discrecional, para facilitar la movilidad de los ciudadanos y para la liberalización de las líneas regulares de viajeros en toda Europa y con ello la liberalización del sistema concesional español que nos aportará un acceso a este mercado menos discriminatorio, más justo, transparente, competitivo y eficiente".

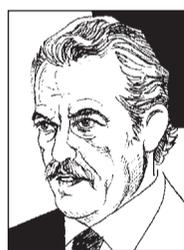
Propuesta textual

"Aetram, que representa la defensa de los intereses de las empresas de transporte de viajeros, creemos y defendemos un sistema de transporte liberalizado, motivo por el cual nos gustaría expresar nuestro apo-

yo a la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009.

Entendemos, al igual que la Comisión, que el objetivo fundamental que perseguía el Reglamento 1073/2009, ofrecer una alternativa sostenible al coche particular como medio de transporte, se ha conseguido, en nuestro país, solo parcialmente. En España, con el actual sistema de concesiones, existen barreras y obstáculos importantes tanto de carácter administrativo como económico, que impiden un mayor acceso al mercado nacional de nuevas empresas de autobuses y que, por lo tanto, repercute de forma negativa en un mayor desarrollo del transporte interurbano".

Contactamos con usted para expresarle nuestro apoyo con respecto a su propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009, ya



Jesús G. Tomey

que entendemos que los objetivos perseguidos por la legislación comunitaria, de armonización y unificación de la legislación en la materia, solo se podrán conseguir a través de la Regulación Europea, haciendo uso del Principio de Subsidiariedad y Proporcionalidad que rigen en las materias de competencias compartidas entre la Unión Europea y los Estados miembros, como es el caso en materia de Transporte.

Compartimos plenamente los objetivos perseguidos, siendo fundamental, desde nuestro punto de vista conseguir un acceso al mercado de transporte, menos discriminatorio, más justo y transparente y más competitivo y eficiente. Una reglamentación única para todos los Estados miembros que permita una competencia real y efectiva entre los operadores".



Juan Carlos García, director general de Fandabus, en Bruselas.

Fandabus preservaría los servicios cubiertos bajo contratos públicos

La Federación andaluza eleva a la Comisión Europea sus pareceres sobre el nuevo Reglamento 1073/2009, modificación que considera oportuna.

El pasado 8 de noviembre de 2017, la Comisión Europea adoptó una propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009 sobre servicios internacionales de transporte en autobús y autocar, que según Fandabus tiene gran impacto porque, entre otras cosas, propone ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento a los servicios regulares domésticos.

Sin embargo, "tal objetivo no debería afectar a la competencia de los Estados miembros cuando organizan sus mercados de transporte público para asegurar la movilidad de personas, teniendo en cuenta que este tipo de servicio son transporte público en varios Estados miembros y aseguran la cohesión territorial y la movilidad universal a lo largo de sus áreas geográficas. Entendemos que es importante preservar aquellos servicios cubiertos por contratos de servicio público adjudicados mediante procedimientos de licitación competitiva de acuerdo con el Derecho de la UE".

Fandabus ha participado en la consulta realizada por la Comisión Europea.

Datos andaluces

Según la Federación andaluza, "en Andalucía el transporte en autobús tiene una enorme relevancia tanto empresarial y económica como social. Con casi 600 empresas operando y una flota de 4.800 vehículos, articulan nuestro territorio y garantizan la total movilidad de los andaluces y turistas que nos visitan. Con el transporte regular y metropolitano se trasladan más de 63 millones de viajeros al año, entre pueblos, ciudades y provincias".

A esto se añade que "el transporte escolar adquiere una especial importancia: diariamente se transportan más de 97.000 alumnos de educación infantil, primaria, secundaria y bachiller, desde sus casas a los centros escolares y viceversa. De los más de 2.300 vehículos que realizan estos servicios, 210 vehículos son adaptados a necesidades especiales, con plataformas elevadoras, rampas de acceso y anclajes especiales". A esto se añade que, "con casi 250 millones de viajeros al año, más de 1.000 autobuses circulan por nuestras ciudades garantizando el movimiento de los ciudadanos, mientras que el transporte discrecional aporta al turismo la necesaria conexión de nuestros visitantes a las riquezas y atractivos de nuestro territorio", concluyen desde Fandabus.

Los camiones de menos de 3.500 kg son los que más bajan la cifra de siniestrados, de 18 en 2016 a seis durante 2017

Disminuyen los fallecidos en accidentes de tráfico en vehículos industriales, pero aumenta la cifra total

Las DGT ha publicado los datos de accidentes mortales en carreteras españolas en 2017. A pesar de que por tipos de vehículos destaca la dis-

minución de siniestros entre los vehículos industriales, las cifras totales han crecido. En el análisis, una de las causas es el envejecimiento del

parque, uno de los problemas que varias asociaciones del Sector ya habían señalado. La DGT confía en que en el año próximo mejoren los datos.

Con el inicio del nuevo año, la Dirección General de Tráfico (DGT) hace balance de los accidentes ocurridos en las carreteras en el año pasado. Durante el año 2017 se han producido 1.067 accidentes mortales en vías interurbanas, en los que han fallecido 1.200 personas y 4.837 heridas hospitalizadas, lo que supone un aumento del 3% en lo que a accidentes mortales (+28 en cifras totales) y fallecidos (+39) se refiere y una disminución de un 6% (-336) en lo relativo a heridos hospitalizados. Las cifras dadas a conocer por la DGT son provisionales y únicamente referidas a los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y víctimas tomadas hasta las 24 horas de producirse el accidente.

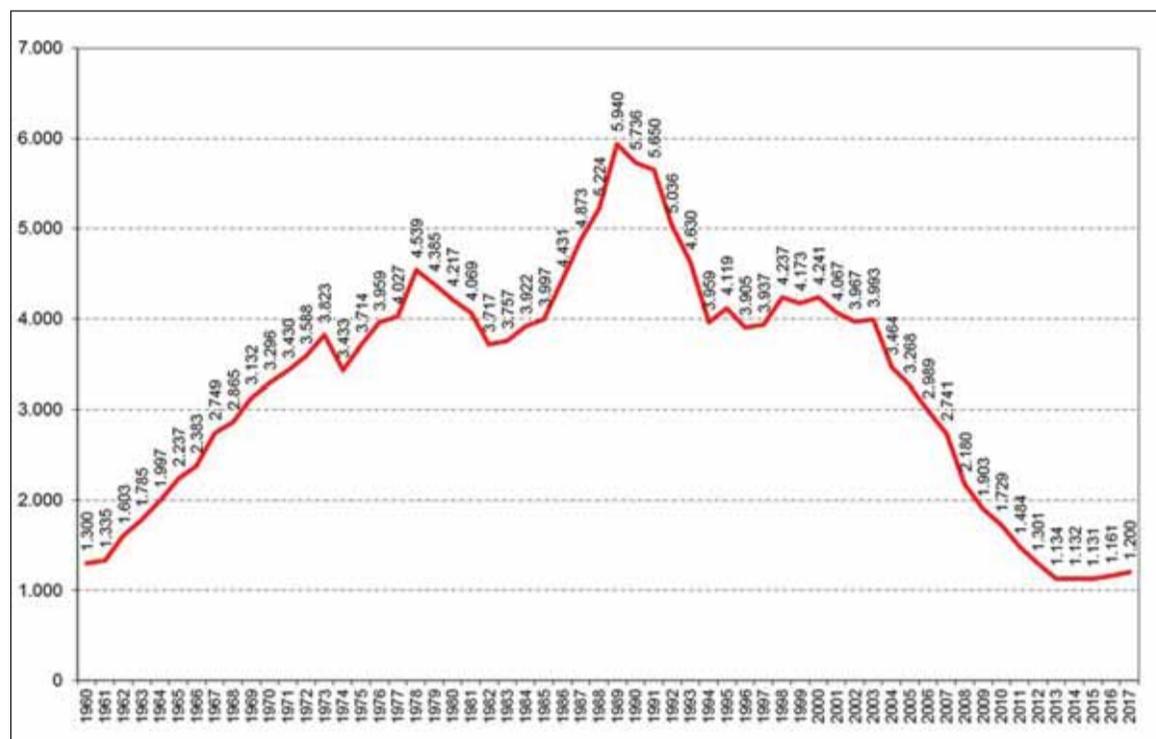
A pesar de que los datos generales no son positivos, para el Sector del Transporte no ha sido un año especialmente trágico; de hecho, 2017 ha tenido un menor número de accidentes mortales entre los transportistas. Los camiones de más de 3.500 kilogramos se mantienen en cifras similares a 2016, con un fallecido menos, 47 en lugar de 48. Por su parte, los camiones de menor tamaño son los que más han descendido su número de siniestrados dentro del Sector, 12, pasando de las 18 víctimas mortales del año anterior a seis en 2017. En el total del parque automovilístico español cabe señalar el aumento de los siniestros mortales de turismos (7%) y de motocicletas (12%).

La DGT señala que este aumento de la siniestralidad tiene que ponerse en contexto con un aumento de la movilidad en las carreteras españolas. En 2017 se ha constatado un aumento de 16,4 millones de viaje de largo recorrido por carretera, lo que supone un 4,2% más que respecto al año anterior. En total se han registrado 408,5 millones de desplazamientos de largo recorrido en 2017, lo que representa un incremento acumulado del 14,5% en los cuatro últimos años.

"A pesar de este repunte, la cifra de fallecidos sigue por debajo de los registrados en 1960, primer año en el que se tienen estadísticas, cuando hubo 1.300 muertos, con un escenario de movilidad absolutamente distinto (en 1960 había un millón de vehículos y en 2017 el parque automovilístico es de casi 33 millones)", señalan desde la DGT.

Envejecimiento del Sector

Además, destacan el aumento del parque y su envejecimiento como otras de sus causas principales. Durante 2017 se han matriculado 1.787.242 vehículos, lo que supone un parque automovilístico de casi 33 millones. Pese a las nuevas matriculaciones, en 2017 la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales se sitúa en 12 años para los turismos, porcentaje que aumenta hasta los 13,8 años en el caso de los turismos en los que viajaban los fallecidos. Este



dato es relevante porque los vehículos industriales que circulan por España tienen, de media, una antigüedad importante. Hace tan solo unos meses, Anfac publicaba un estudio en el que se destacaba que el 65,3% de estos vehículos superan los 10 años.

Aun con todo ello, el director general de Tráfico, Gregorio Serrano López, quiso, en la presentación de estos datos, destacar los aspectos positivos y la buena evolución

que están teniendo los accidentes en el país si se mira el conjunto de la serie histórica y de los países de nuestro alrededor, sin dejar de ser crítico con el repunte de víctimas y los cambios que hay que hacer para que las cifras se reduzcan. "A pesar de que España sigue siendo uno de los países más seguros en carretera tanto del mundo (8º) como de Europa (5º), tenemos que seguir haciendo grandes esfuerzos entre todos para redu-

cir las cifras de siniestralidad. Estoy seguro que con la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial y con más medidas de control, educación, formación, comunicación e investigación, lograremos entre todos reducir el número de fallecidos en nuestras carreteras". Además, ha añadido "que ninguna medida es eficaz si no cuenta con la implicación de los conductores y del resto de la Administración pública".

La DGT se compromete a nuevas medidas de seguridad en 2018

1	NUEVA INSTRUCCIÓN DE VIGILANCIA A LA ATGC Y PLAN OPERATIVO	
2	PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LAS CÁMARAS DE CONTROL DE CINTURÓN	
3	SEÑALIZACIÓN DE NUEVAS RUTAS CICLISTAS SEGURAS	
4	MEDIDAS DE COMUNICACIÓN SOBRE DISTRACCIONES	
5	TESTIMONIOS REALES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO	
6	NUEVA METODOLOGÍA PARA DETERMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS	
7	NUEVOS CRITERIOS PARA LA UBICACIÓN Y GESTIÓN DE RADARES	
8	GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS	
9	REFUERZO DE SEGURIDAD EN ZONAS DE ADELANTAMIENTO CON MAYOR SINIESTRALIDAD	
10	CRUCES INTELIGENTES	
11	AVISADORES DE VELOCIDAD	
12	TRAMOS CON AVISADORES DE VELOCIDAD MOSTRANDO MATRÍCULA	
13	INSTALACIÓN DE PTOS. DE CTRL. DE VELOCIDAD Y CINTURÓN EN TRAMOS DE ESP. PELIGROSIDAD	
14	REFUERZO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LOS TRAMOS INVIVE	
15	GUÍAS SONORAS LONGITUDINALES	

La DGT subraya las 15 medidas (en la imagen) que pusieron en marcha a comienzos de 2017 para disminuir los accidentes en carreteras españolas. Se aprobó un plan de choque contra la siniestralidad vial con 15 medidas urgentes. De las 15 medidas urgentes anunciadas se ha ejecutado el 90%. Además se ha aprobado una nueva instrucción de medidas especiales de regulación de tráfico de mercancías y otra sobre el consumo de drogas en la conducción y se han adquirido 300 nuevas furgonetas para la ATGC, 156 nuevas motocicletas para la ATGC, 156 nuevas furgonetas con equipos de alcohol y drogas para la ATGC así como la compra de 746 etilómetros integrados y 500 lectores de drogas. Se ha aprobado también el Plan básico de Educación Vial y de las Comisiones Provinciales de Educación vial, que ya están en marcha.

Además de todas estas acciones, durante 2017, los 52 grupos de

trabajo creados en el seno de del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial se han reunido para debatir sobre los cambios y mejoras que se puede realizar en la Ley de Seguridad Vial para posteriormente la DGT desarrollar la nueva Ley que Tráfico tiene previsto enviar al Ministerio en el primer trimestre del año.

Mirando hacia el futuro, la DGT asegura que los proyectos para 2018 se concentran en varios bloques: Más reformas, más control; más educación/formación y comunicación, más investigación y más compromisos entre administraciones y sector privado. Gran parte de estas medidas se concentrarán en la concienciación a los conductores, así como en nuevas medidas de control, incorporando drones. Por último destaca la inversión de un millón de euros en ayudas a la investigación.

Mexocar

NUEVO ACTOR PARA EL SEGMENTO DE NEUMÁTICOS



BFGoodrich comercializa desde el 1 de enero de 2018 una gama de **neumáticos** para camión y **autobús** específica para el mercado del viejo continente. **p. 28**

TAB BATERIES ESPERA CRECER HASTA UN 20%



El **especialista** en soluciones para baterías culminó **2017** con un **positivo balance** marcado por un **crecimiento del 12%** en sus tres ramas actuales de baterías. **p. 28**

GALILEO CONFÍA EN ESPAÑA PARA SU CONTROL



La Unión Europea ha aprobado en el Comité GNSS el **traslado a España** tras el Brexit del **Centro de respaldo de Monitorización de la Seguridad de Galileo (GSMC)**. **p. 29**

El modelo Urbis DD Open Top es una referencia a nivel internacional

Unvi incorpora la versión eléctrica a su gama de doble piso turístico



Cuando se habla de unidades turísticas de doble piso, incluso a nivel internacional, Unvi es el primer nombre que se viene a la mente. El carrocerero gallego tiene la intención de que esto no cambie, por lo que va incorporando novedades a su gama. La última de ellas es la versión eléctrica del Open Top, que ya circula por las calles de París operado por el Grupo RATP y que viene a completar las posibilidades de una carrocería que se adapta a casi todos los chasis del mercado, ahora incluido también Scania. **Novedades pág. 22**



Shuttle con Toyota Proace

Toyota España cuenta, dentro de su gama Proace, con la opción Verso para el transporte de personas y de uso mixto. En esa línea, NEXOBUS ha realizado una prueba dinámica con la ver-

sión Shuttle. En esta ocasión, 150 CV y nueve plazas que dan para mucho, equiparando prestaciones con las de un monovolumen, a pesar de su diferencia de tamaño. **Novedades pág. 27**

Propulsión híbrida para el Interlink

Con la integración de la tecnología híbrida, Scania abarca todas las alternativas posibles para el ámbito suburbano e interurbano. En determinadas rutas con paradas frecuentes, los híbridos son la mejor opción por lo que respecta al ahorro de combustible y la reducción de las emisiones de, entre otros, carbono. El Scania Interlink LD está disponible en opción diésel, biodiésel, HVO, GNC/GBC, etanol y, por primera vez, híbrida. Es el complemento ideal de Scania Citywide Low Entry Suburban, que también está disponible en versión híbrida y en la completa oferta de combustibles alternativos. **Contacto pág. 23-26**



Sumario



Continental lanza nueva una **app** adaptada a la llegada de la versión **3.0 del tacógrafo digital**. **Pág. 30**

Industria auxiliar

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

Guía de vehículos

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

Suscríbase ahora al Periódico del Sector de Autocares y Autobuses

BOLETIN DE SUSCRIPCION **Nexobús**

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

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

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

Entidad Oficina DC. Número de Cuenta

Banco:

Titular:

CIF:

Firma:

✉ Enviar al fax 91 369 18 39

De Profesional a Profesional



El carrocerero gallego presentó en Busworld varias novedades de su familia de dobles pisos

Unvi refuerza su gama de doble piso con la versión eléctrica del Urbis Open Top



Cuando se habla de unidades turísticas de doble piso, incluso a nivel internacional, Unvi es el primer nombre que se viene a la mente. El carrocerero gallego

tiene la intención de que esto no cambie, por lo que va incorporando novedades a su gama. La última de ellas es la versión eléctrica del Open Top,

que ya circula por las calles de París, y que viene a completar las posibilidades de una carrocería que se adapta a casi todos los chasis del mercado.

[A detalle](#)

Equipamiento

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 evidentes ventajas en términos de ruido y emisiones contaminantes. Además, el vehículo está construido siguiendo un sistema modular, por lo que el número plazas y el kilometraje es flexible para satisfacción de una mayor cantidad de clientes.

Las necesidades de mantenimiento de la versión eléctrica del Urbis DD son menores que las requeridas por un vehículo convencional. Su construcción modular, el menor número de piezas utilizadas y la facilidad en la reparación hacen que el coste de mantenimiento de este tipo de vehículos sea inferior, siendo el tiempo empleado en su puesta a punto también menor. El modelo ha tenido una gran acogida, habiéndose recibido ya los primeros pedidos.

RATP París

De hecho, 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.



En este sentido, la primera unidad de doble piso eléctrico de Unvi está destinada al Grupo galo, para operar en las calles de 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), y cuenta con la intención de 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 completa de su flota está programada para 2019.



[A prueba](#)

Referencia en dobles pisos, ahora también sobre Scania



Unvi es uno de los fabricantes de referencia en el segmento del doble piso turístico. El modelo Urbis DD con propulsión diésel circula por el centro histórico de la mayoría de capitales europeas, formando parte ya de su paisaje urbano, según apunta el carrocerero gallego.

Este modelo ha tenido un gran éxito debido a dos características principales. Por un lado, su diseño vanguardista, muy atractivo para los turistas. Por otro, sus infinitas opciones de configuración que le permiten circular bajo cualquier condición climática y para todo tipo de público. Urbis DD ofrece hasta 85 asientos, está disponible en 12, 13 y 14 metros de largo, con piso bajo (*low entry*) o piso bajo integral (*low floor*) y con dos o tres ejes.

Durante la pasada edición de

Busworld, Unvi se despidió de Kortrijk con varias novedades. A la mencionada de la versión eléctrica se añade el hecho de que, por primera vez, este modelo ha sido carrozado sobre chasis Scania KUB 280 4x2, extendiendo aún más las oportunidades de configuración para los operadores de autobuses.

Estas unidades están equipadas con parabrisas superpanorámico, techo superior acristalado y un toldo retráctil para mejorar la visibilidad sin que la meteorología impida disfrutar del viaje.

Diversidad de diseños que puede tener, el número de asientos que puede llevar y las soluciones mecánicas que se pueden aplicar, gracias a la colaboración de Unvi con MAN, Volvo Buses, Mercedes-Benz y Freightliner, además de Scania.



Scania continúa con su apuesta por las propulsiones alternativas con esta versión, que además es de piso bajo

El híbrido completa la oferta de Interlink

Con la integración de la tecnología híbrida, Scania abarca todas las alternativas posibles para el ámbito suburbano e interurbano. En determinadas rutas con paradas frecuentes, los autobuses híbridos son la mejor opción en lo que respecta al ahorro de combustible y la reducción de las emisiones de, entre

otros, carbono. El Scania Interlink LD está disponible en opción diésel, biodiésel, HVO, GNC/GBC, etanol y, por primera vez, híbrida. Es el complemento ideal de Scania Citywide Low Entry Suburban, que también está disponible en versión híbrida y en la completa oferta de combustibles alternativos.

"El acelerado crecimiento urbano en todo el mundo responde más a una cuestión de suburbanización rápida que a una ampliación de los centros urbanos. Esto se traduce en desplazamientos más largos para llegar a los centros de trabajo y, de hecho, el transporte público suburbano es el responsable de un consumo tres veces superior al del transporte que se realiza en el centro de las ciudades. En consecuencia, debemos centrarnos en encontrar alternativas a los combustibles fósiles para esos trayectos", afirma Karin Rådström, responsable del departamento de Autobuses y autocares de Scania. Para numerosos operadores europeos de autobuses urbanos y suburbanos, la propulsión por gas es la alternativa más fácilmente alcanzable. Con el gas natural, la reducción de las emisiones de carbono ronda el 20%, mientras que con el biogás se llega al 90%.

INTERLINK LD HÍBRIDO, AL DETALLE

Longitud	13.200 mm
Anchura	2.550 mm
Capacidad	55 plazas más espacio para silla de ruedas
Motor	9 litros
Potencia	320 CV
Propulsión	compatible 100% con biodiésel y etanol
Reducción emisiones CO2	hasta 90% utilizando biodiésel o HVO
Aplicación	suburbana e interurbana
Configuración	piso bajo
Mantenimiento	Scania Fleet Care
Longitud de gama	10,9 a 15 m
Capacidad gama	hasta 71 pasajeros
Opciones de propulsión	diésel, biodiésel, HVO, GNC, biogás, etanol e híbrida





CARACTERÍSTICAS

Una oferta muy completa para servicios de media distancia, largo recorrido y turísticos

Scania ha incorporado depósitos de gas comprimido de mayor tamaño que, a pesar de su gran volumen, son más livianos, lo que supone una mayor capacidad para pasajeros y una autonomía superior entre repostajes.

Por otra parte, Scania presenta en Busworld su autobús Scania Citywide Low Floor con batería eléctrica. Este autobús se someterá a pruebas durante los próximos meses para garantizar que cumple los estándares de Scania más estrictos antes de su comercialización en este año 2018.

Scania, que se encuentra a la cabeza en conectividad con cerca de 300.000 vehículos conectados. Esto le permite ofrecer el servicio Fleet Care, que garantiza la planificación y puesta en marcha de operaciones de mantenimiento, acciones preventivas y reparaciones. Este servicio se ha ampliado

a Scania Fleet Care con Uptime Guarantee.

Los operadores podrán decidir el porcentaje de tiempo de actividad que mejor les conviene así como cuándo es más necesario en función de sus necesidades. Este servicio puede adaptarse a los momentos de mayor necesidad operativa y generar así los máximos ingresos posibles.

Familia de autocares

En Busworld también se presentó la versátil familia de autocares Scania. En el stand del fabricante sueco pudo contemplarse el autocar Scania Touring de 12,9 metros que ofrece un consumo de combustible de menos de dos litros cada 10 km y una relación calidad precio muy competitiva. Este autocar puede funcionar con biodiésel y reducir así las emisiones de carbono en más de un 60% en

comparación con el diésel convencional.

El nuevo autocar interurbano Scania Interlink High Decker de 12,8 metros también estuvo presente en Busworld. El Scania Interlink HD funciona con combustible HVO, logrando una reducción de las emisiones de carbono de hasta el 90%. Cuenta con el motor Scania 410 CV, elevador para sillas de ruedas y un espacio muy amplio para el almacenaje de equipajes.

"Estamos muy orgullosos de presentar la gama más completa de Scania con la mayor selección de combustibles alternativos del mercado", afirma Rådström.

"Scania ofrece a los operadores una libertad de elección inigualable para que, con un ahorro operativo total, puedan apostar por servicios de transporte comerciales más sostenibles".





HÍBRIDO

El Interlink híbrido de piso bajo completa una gama con múltiples aplicaciones de uso

El Scania Interlink Low Decker híbrido pone al alcance de los operadores todas las opciones posibles de autobuses con reducción de emisiones de carbono para servicios suburbanos e interurbanos breves. El autobús integra el contrastado sistema híbrido Scania, presentado por primera vez al mercado en 2014.

"Con la integración de la tecnología híbrida, Scania ofrece todas las alternativas posibles para servicios suburbanos e interurbanos", afirma Karolina Wennerblom, directora del departamento de Preventas y de gestión de productos, autobuses y autocares. "Sabemos que en determinadas rutas con paradas frecuentes, los autobuses híbridos son la mejor opción en lo que respecta al ahorro de combustible y la reducción de las emisiones de, entre otros, carbono".

Scania realizó en Busworld la *premiere* de un autobús de 13,2 metros. Este autobús de dos ejes cuenta con 55 asientos con acomodamiento para silla de ruedas y cuenta con el certificado especial para transportar pasajeros de pie. "Si se compara con otros autobuses en tráfico similar (de piso bajo), el piso normal del Scania Interlink LD ofrece a los pasajeros un confort superior".

Versatilidad

Scania Interlink LD es una versátil gama de autobuses con opción de dos o tres ejes, longitudes que oscilan entre los 10,9 y los 15 metros y con capacidad para hasta 71 pasajeros sentados. Este autobús Scania, fabricado en Finlandia, está disponible en opción diésel, biodiésel, HVO, CNG/CBG, etanol y, con la última incorporación, híbrido.

El tren motriz híbrido integra el motor Scania de nueve litros y 320 CV compatible con hasta el 100% de biodiésel y HVO. El autobús híbrido está diseñado principalmente para servicios suburbanos e interurbanos para aprovechar el potencial completo de ahorro y energía de la hibridación. Con distancias anuales cada vez mayores en estas operaciones, los autobuses híbridos son preferibles a los eléctricos con batería que, además, necesitan infraestructuras de carga. De este modo, los operadores disfrutarán de un ahorro operativo total favorable al mismo tiempo que reducen su impacto climático. Las operaciones híbridas combinadas con el uso de biodiésel o HVO pueden suponer una reducción de CO₂ de hasta el 90%.

"Con el Scania Interlink LD híbrido como un avance de nuestra cartera de productos, estamos en po-



sición de ofrecer una gama integral y completa para operaciones suburbanas, que constituyen la mayor proporción de transporte público urbano", comenta Wennerblom.

"Además del atractivo ahorro operativo total, los operadores de autobuses pueden reducir las emisiones de CO₂ y aumentar la eficiencia energética".



GAS NATURAL

Urbanos y suburbanos de gas natural, amplia propuesta de Scania en combustibles alternativos

Scania amplía la gama operativa de sus autobuses propulsados por gas. Los chasis y autobuses Scania están disponibles con un volumen de depósito GNC de hasta 1.875 litros, un 10% superior a la capacidad máxima hasta ahora. A pesar de esta mayor capacidad, los nuevos depósitos de fibra de carbono son más livianos que los anteriores y tienen la ventaja de ofrecer un aumento de la capacidad de pasajeros.

"Ciudades y territorios de todo el mundo están tomando cada vez más medidas para reducir los niveles de contaminación y las emisiones de CO₂. Los vehículos propulsados por gas son una alternativa muy atractiva, ya que no solo reducen las emisiones sino también el ruido", afirma Karin Rådström, responsable del departamento de Autobuses y autocares de Scania.

A medida que las ciudades crecen hacia zonas suburbanas, la po-

blación cada vez tiene que recorrer una mayor distancia para llegar a su lugar de trabajo. De hecho, el transporte en autobuses suburbanos supone actualmente tres veces más combustible que el transporte en el centro de las ciudades. Con los nuevos depósitos de gas, Scania Citywide Low Floor y Scania Citywide Low Entry, con una capacidad de 1.575 litros, tendrán una autonomía de entre 400 y 450 km en función del estado del tráfico, la topografía y la calidad del combustible. Los depósitos con capacidad para 1.875 litros se integrarán principalmente en autobuses articulados, que disfrutarán de una autonomía de entre 600 y 700 km, también en función del tráfico y de la calidad del combustible.

"Los operadores pueden estar tranquilos de que cuentan con el combustible suficiente para realizar sus trayectos sin necesidad de repostar", afirma Håkan Björk, di-

rector del departamento de Ventas estratégicas y de gestión de grandes cuentas.

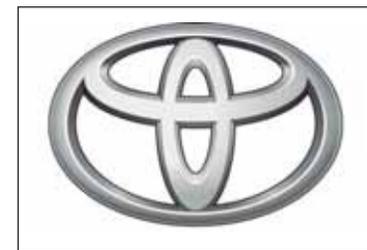
Para los chasis de autobuses, Scania ofrece depósitos con volúmenes de 1.260, 1.575 y 1.875 litros. Estos volúmenes de depósitos también están disponibles para Scania Citywide Low Floor y Scania Citywide Low Entry, Scania Citywide Low Entry Suburban, así como para Scania Interlink Low Decker.

Los depósitos GNC de tipo 4 no contienen ningún tipo de metal en su diseño estructural. Cuentan con un contenedor de plástico y todo el depósito está revestido con fibra de carbono y una capa de resina. Como resultado, estos depósitos son extremadamente ligeros y, gracias a la pared extra fina, ofrecen una mayor capacidad en comparación con otros tipos de depósitos gas natural comprimido de dimensiones similares.



El furgón medio del fabricante dispone de una versión de pasajeros con mucha versatilidad

Toyota Proace Shuttle, nueve plazas y suficiente espacio para un uso mixto



Toyota España cuenta, dentro de su gama Proace, la opción Verso para el transporte de personas y de uso mixto. En esa línea, NEXOBUS ha realizado

una prueba dinámica con la versión Shuttle, que se suma a la que llevamos a cabo antes del verano con la Proace Furgón. En esta ocasión, 150 CV y nue-

ve plazas que dan para mucho, equipando las prestaciones del vehículo con las de un monovolumen, a pesar de su evidente diferencia de tamaño.

[A detalle](#)

Equipamiento

1 Opcionalmente puede equipar climatizador bizona, encendido automático de faros, sensores de aparcamiento traseros y Toyota Traction Select (TTS), un dispositivo que adapta el funcionamiento del Control de Tracción sobre diversas superficies.

2 Tres opciones para completar el equipamiento: Advance, Advance+ Pack y High. La primera supone TSS Security y Serenity Pack, Toyota Traction Select (TSS), llantas de aleación de 17", retrovisores plegables eléctricamente, sensores de aparcamiento traseros y puertas laterales de accionamiento eléctrico.

La gama Proace Verso está formada por tres versiones diferentes en función de su longitud y tres niveles de acabado (Shuttle, Family y VIP). Tanto la primera como la tercera han pasado por nuestras manos, pero centraremos el artículo en la configuración Shuttle, por entender que es la que puede tener mayor mercado potencial en nuestro país.

La versión de 150 CV, con acabado Active Plus, monta un motor diesel 2.0D-4D para impulsar una unidad de nueve plazas y espacio para maletas, aunque es más adecuado para el transporte de mercancías con la última fila retirada.

En una longitud de 4,9 metros de largo, con una batalla de 3,2 metros, todas las variantes de la gama Proace Verso miden 2,2 metros de anchura y 1,9 metros de altura.

El motor 2.0D-4D de 150CV (existe otra versión con 177 CV) es más que suficiente para hacer cómoda y eficaz la conducción de esta unidad. 'Respondón' en los bajos pero suave en régimen de marcha, mantiene un consumo más que aceptable para el peso y el volumen del vehículo, ligeramente por debajo de los 7,5 litros/100 km en el recorrido mixto realizado.

En cuanto a la comodidad a bordo, no hay pero que poner. Todas las filas cuentan con espacio más que de sobra incluso para viajeros voluminosos, si bien el acceso a la tercera fila es un tanto angosto para ese tipo de usuario.

Hay tres tipos de cajas de cam-



bio: manual de cinco velocidades, manual de seis relaciones y automática de seis marchas. El Proace Verso Shuttle, concebido principalmente para el transporte de personas, cuenta con una o dos puertas laterales, aire acondicionado, airbags de conductor y pasajero, asistente de arranque en pendiente (HAC), control de crucero, control de estabilidad, cristales posteriores oscurecidos (2ª y 3ª fila), elevallas eléctricas con función un toque, equipo de sonido con conexión Bluetooth, espejos exteriores eléctricos y calefactables y luces LED de circulación diurna (DRL), entre otros elementos.



[A prueba](#)

La versión furgón, ya testada, refuerza la oferta global



NEXOBUS realizó poco antes del verano una prueba dinámica a la versión furgón de la Proace con motor 1.6 de 115 CV, cuyo rendimiento fue muy positivo casi desde el primer instante. En un recorrido aproximado de 300 km, en el que se combinaron autovía, carreteras sinuosas y tramos urbanos, el vehículo se desenvolvió con aparente facilidad, con un resultado de consumo destacado, por debajo de los siete litros en ciclo combinado y apenas rozando los seis en el tramo de más alta velocidad.

En esta parte del trayecto, el régimen de marcha no presentó demasiadas dificultades para ser mantenido en el entorno de los 100 km/h, con el motor trabajando levemente por encima de la zona verde y con una sonoridad también apreciable,

por su ausencia en este caso. En los tramos de carretera convencional, específicamente elegidos con curvas y pendientes, la recuperación del motor a la salida de las curvas es ágil y eficaz, sin necesidad de llevar a cabo demasiados cambios de marcha y con una respuesta en las relaciones más cortas muy significativa. Por último, destacar que el tráfico urbano tampoco tiene demasiados secretos para la Proace. Quizá sea una de sus funciones predilectas, porque lo compacto de sus dimensiones (sin que se resienta la capacidad de carga) hacen posible que se desenvuelva con facilidad.

En resumen, Toyota parece haber acertado en su política de alianzas, pues dispone de un modelo más que adecuado para sobresalir en su segmento de referencia.



Sernauto lanza el Plan de Promoción Internacional 2018

La Asociación Española de Proveedores de Automoción, Sernauto, acaba de lanzar el Plan de Promoción Internacional 2018 para el sector, elaborado conforme al plan sectorial de Ices España Exportación e Inversiones y diseñado con el objetivo de promover la internacionalización de los fabricantes españoles de componentes. Sernauto diseña y gestiona cada año un ambicioso plan a través del cual se potencia la marca 'Componentes made in Spain' fuera de España.

En esta edición, entre otras acciones promocionales, está prevista la participación en ferias y la organización de misiones comerciales a mercados de interés estratégico como son Alemania, México, Corea del Sur, China, Estados Unidos, Turquía, Emiratos Árabes Unidos e Irán. A lo largo del año se celebrarán, asimismo, reuniones y jornadas informativas, se realizarán encuentros B2B y se procederá a la actualización del Catálogo Online de Exportadores Españoles, herramienta que viene a reforzar la promoción del sector en mercados exteriores.

El director general de Sernauto, José Portilla, destaca que "en el mercado global en el que nos

movemos, resulta esencial seguir promocionando y posicionando a la industria española de componentes como referencia de calidad y tecnología a nivel mundial. De ahí que desde Sernauto lancemos cada año estos planes dirigidos tanto a mercados más tradicionales como a otros países de más complejo acceso".

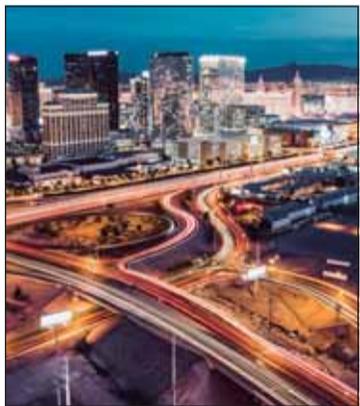
Como especifica José Portilla, "este año, además de dedicar nuestros esfuerzos a la organización de Pabellones Agrupados en las principales ferias del sector en Alemania, organizaremos una misión comercial a Corea del Sur, considerado uno de los principales mercados de automoción del mundo, con un crecimiento anual promedio en los últimos años del 5%, donde están presentes marcas importantes tales como Hyundai, Kia, GM y Renault. Asimismo, es el sexto productor de vehículos del mundo y posee Tratados de Libre Comercio con China, Asean (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) y Australia, que facilitan la distribución de componentes a diferentes mercados en dicha área geográfica desde las Zonas Francas, que cuentan con un favorable tratamiento arancelario".

Continental y Bosch comprarán acciones en la empresa Here

Continental y Bosch han anunciado su intención de comprar participaciones de un 5% cada una en la empresa de mapas digitales Here. El objetivo es tener más experiencia en ayuda al conductor y otras tecnologías basadas en datos.

Here fue comprada en 2015 por BMW, Daimler y Audi al grupo de telecomunicaciones Nokia por un valor de 2.800 millones de euros, para expandir las inversiones en tecnología para la conducción autónoma. Las tres compañías automovilísticas continúan así con su política de inversión en el desarrollo de vehículos eléctricos y servicios de movilidad inteligentes, que ya lleva en marcha desde hace tiempo.

Por su parte, Here planea aumentar su diversificación hacia otro tipo de aplicaciones relacionadas con el desarrollo de vehículos autónomos. En este senti-



do, Bosch ha hecho referencia a estos planes de Here de aumentar su diversificación hacia aplicaciones fuera de los autos, y considera que es una medida que podría ayudar a contrarrestar riesgos vinculados a la eventual llegada de automóviles completamente autónomos para el mercado masivo.



TAB Spain logra obtener un crecimiento del 12% durante el pasado año 2017

El especialista en soluciones para baterías, TAB Spain, culminó el 2017 con un positivo balance marcado por un crecimiento del 12% en sus

tres ramas de baterías: arranque, tracción y estacionaria. Asimismo, arranca 2018 con un ambicioso plan de crecimiento estimado en un 20%

"Nuestra estrategia siempre ha consistido en primar calidad frente a precio y hemos trabajado duro para transmitir esa filosofía. Esto ha permitido que, pese a que el escenario no era el más indicado, hayamos conseguido consolidar clientes", apunta Joan Alcaraz, director general de TAB Spain.

El principal propósito de TAB, en palabras de Alcaraz, es "situar a la compañía en el lugar que se merece y obtener un reconocimiento a nivel de marca que se corresponda con el que la compañía tiene en cuanto a volumen de mercado".

En este contexto de mejora del posicionamiento, la compañía también anuncia un drástico cambio de imagen en las etiquetas de las baterías de la marca TAB. Éste se caracteriza por un estilo más neutro y profesional que aporta sobriedad al diseño. Además, las nuevas etiquetas incluyen más información técnica como el amperaje de reserva de carga o la resistencia a las vibra-

ciones, entre otros. De esta manera desde TAB Batteries se anticipan al cumplimiento de la nueva normativa europea 50342-6 que entrará en vigor el próximo mes de noviembre.

Plan de Formación 2018-19

TAB Spain ha dado a conocer su plan de formación de cara a los dos próximos años. Los principales destinatarios de los cursos serán los distribuidores TAB, así como montadores e instaladores. Desde la compañía subrayan que las baterías han sufrido una evolución paralela a la de los vehículos, marcada a su vez por los cambios tecnológicos, para satisfacer las crecientes necesidades en cuanto a suministro eléctrico. Por ello, TAB ha adecuando su plan formativo a la nueva realidad de las baterías volcándose en el papel que éstas desempeñan en las nuevas motorizaciones (híbridos, eléctricos, etc).

Como novedad, las convocatorias serán coordinadas previa-

mente con el distribuidor. De esta manera se consigue afinar el público objetivo al que van dirigidos los cursos, primando calidad frente a cantidad. Asimismo, durante el proceso de formación se presentará a los asistentes la información relevante y se dará respuesta a sus necesidades e inquietudes. Al finalizar la jornada, los participantes dispondrán de una certificación en forma de diploma que acredite su asistencia.

Para TAB resulta de gran importancia obtener valoraciones de los asistentes sobre las formaciones recibidas y por ello ha creado una plataforma online para el seguimiento activo de las mismas. De igual manera también ha puesto en marcha una plataforma de consultas técnicas y de soporte para los asistentes a los cursos. TAB se asegurará de que la transparencia impere siempre, compartiendo toda la información recogida con el distribuidor.

BFGoodrich para autobús llega a Europa

BFGoodrich, especialista en neumáticos todoterreno desde hace más de 100 años, comercializa desde del reciente 1 de enero de 2018 una gama de neumáticos para camión y autobús específica para el mercado del viejo continente.

Este lanzamiento marca la llegada de BFGoodrich como nuevo actor en el segmento *quality high*, ofreciendo productos, servicios y asistencia para los usuarios de todo tipo de camión y autobús. La nueva gama de neumáticos está compuesta por un total 53 referencias para equipar los ejes de dirección, tracción y remolque de camiones pequeños y medios, así como camiones pesados.

Se fabrican en Europa, para los transportistas europeos y para las condiciones de utilizaciones europeas. Disponible en cuatro diámetros de llanta, para 15, 17.5, 19.5 y 22.5 pulgadas, esta gama cubre los principales segmentos de utilización del mercado de camión, como son la carretera, el uso mixto y el uso urbano. Para mantener la adherencia y la movilidad

independientemente de las condiciones meteorológicas, todos los neumáticos son M+S y/o 3PMSF.

Variación según su uso

Para una utilización por carretera en el ámbito regional o de larga distancia, BFGoodrich Route Control: esta gama compuesta de 40 referencias ofrece seguridad y duración, y es resculurable y recauchutable para reducir el precio por kilómetro. Se adapta específicamente a las necesidades actuales de las flotas, con montas anchas para los ejes de dirección y perfiles bajos (series 60, 50) para las configuraciones de conjuntos megavolumen. Para la movilidad invernal toda la gama lleva el marcaje M+S, complementado con el 3PMSF para los neumáticos de tracción.

Para una utilización mixta por carretera y fuera de ella, BFGoodrich Cross Control: disponibles en las 13 referencias más comunes utilizadas en las actividades de obra y construcción, son neumáticos



robustos con una estructura reforzada, y con un alto nivel de tracción en terrenos no compactados. Dotados de una resistente carcasa, pueden ser recauchutados hasta dos veces.

Para una utilización urbana, BFGoodrich Urban Control: específicamente desarrollado para autobuses, es un neumático silencioso con grandes prestaciones de seguridad. Se beneficia de una protección adicional en los flancos para los roces contra las aceras, e incorpora un chip RFID para facilitar la gestión del stock, el seguimiento y el mantenimiento.

Sistemas de navegación por satélite son estratégicos para la economía y la defensa de los países

España, elegida para albergar Centro de Respaldo de Monitorización de la Seguridad de Galileo

Los Estados miembros de la Unión Europea han aprobado en el Comité GNSS el traslado a España tras el Brexit del Centro de respaldo de Monitorización de la Seguridad de Galileo (GSMC). España ha ofrecido para el GSMC unas instalaciones del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), dependientes del Ministerio de Defensa, ubicadas en la Comunidad de Madrid. Galileo es el sistema europeo de navegación por satélite que se encuentra en desarrollo, que ya está ofreciendo servicios iniciales y que garantizará datos de posición muy precisos ya que, debido al empleo de dos frecuencias, proporcionará a cualquier usuario precisión submétrica en tiempo real.

Los sistemas globales de navegación por satélite, conocidos como GNSS, son estratégicos para la economía y la defensa de los países. Se trata de un programa civil, plenamente compatible con los otros dos sistemas actualmente desplegados, GPS y GLONASS. Asimismo, garantizará la disponibilidad del servicio aun en las circunstancias más severas e informará a los usuarios en cuestión de segundos de

cualquier anomalía en la constelación siendo, por tanto, adecuado para aplicaciones críticas como el guiado en carretera, el control ferroviario y el aterrizaje de aeronaves.

El GSMC es una infraestructura crítica operada por la Agencia Europea de Sistemas Globales de Navegación por Satélite (GSA) que supervisa y actúa en relación con las amenazas de seguridad, alertas y el estado operativo de los componentes del sistema Galileo. El sistema Galileo consta de infraestructuras espaciales (satélites) y de infraestructuras terrestres. Una parte integral y crítica de la infraestructura terrestre son los Centros de Monitorización de Seguridad Galileo (GSMC). En la actualidad existen dos, uno ubicado en las afueras de París y otro en Reino Unido que actúa de back up o respaldo.

El escenario del Brexit hace necesario reubicar el centro que estaba en Reino Unido a un país dentro de la Unión Europea (UE 27) a partir de marzo 2019, momento en el que debe estar plenamente operativo. Para ello, la



Otro de los centros del sistema Galileo, éste situado en Alemania.

Comisión Europea ha llevado a cabo un proceso de selección entre los estados miembros interesados, siendo la propuesta española la mejor valorada. Con este centro se refuerza la contribución española y la participación en uno de los programas estrella de la Unión Europea. Albergar el GSMC es una oportunidad para España que aportará ventajas de tipo estratégico, de posicionamiento en el programa, de apoyo a la participación industrial española en contratos de alto valor tecnológico y de desarrollo y consolidación de conocimiento y tecnología nacional en el área de seguridad.

Otro centro fundamental

España cuenta también con otro de los centros fundamentales del programa: el Centro de Servicios GNSS (GSC) Loyola de Palacio, que está ubicado en la Comunidad de Madrid, igualmente en las instalaciones del INTA. Este centro es el interfaz único para todas las comunidades de usuarios de los servicios, tanto abierto como comercial y del servicio de integridad global de Galileo. La ubicación del centro de servicios en Madrid, que se configurará como un nodo económico y tecnológico, fue también un gran logro para España.

Los menores gallegos de 19 años podrán viajar gratis

Cerca de 42.000 menores de 19 años ya disponen de la tarjeta *Xente Nova* de la Xunta, con la que pueden realizar gratis los viajes interurbanos del transporte metropolitano. La Xunta viene de publicar en el Diario Oficial de Galicia (DOG) la resolución por la que se amplía el plazo de vigencia del programa Gente Nueva, en el ámbito del Plan de transporte metropolitano de Galicia, para el año 2018, a través de un presupuesto de dos millones de euros.

Desde su implantación en 2016, la utilización de este dispositivo registró más de 1,5 millones de viajes con una bonificación de más de 1,8 millones de euros. Así, por ejemplo, hasta el momento, en el área de A Coruña se emitieron 13.127 tarjetas; y en la de Vigo, 10.509, siendo los entornos donde más se distribuyeron.

El programa *Xente Nova*, activado por el Gobierno gallego en 2016, supone la implantación de una nueva tarifa dirigida a las personas con edades entre los cuatro y los 18 años, incluidos, toda vez que los menores de cuatro años ya viajan gratuitamente.

Galp se une a Eco-Gate, plan de acción europeo de desarrollo de la movilidad

Galp se ha sumado a la iniciativa Eco-Gate, presentando una candidatura y obteniendo una subvención con la cual prevé el desarrollo de nuevos puntos de gas natural vehicular a nivel ibérico durante 2019. El proyecto europeo Eco-Gate está financiado por la Comisión Europea y su principal objetivo es desarrollar la movilidad con gas natural (GNC y GNL). Este proyecto, que está impulsado por un consorcio que reúne a más de 20 empresas de España, Portugal, Francia y Alemania, destaca como el más ambicioso en el mercado vehicular de gas natural convencional y renovable. Para el despliegue su infraestructura a lo largo del Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo se utilizarán las tecnologías y soluciones más avanzadas e innovadoras.

La colaboración de Galp con este plan, el cual se considera el proyecto más ambicioso en el mercado vehicular de gas natural convencional y renovable, contempla aperturas de puntos de suministro del carburante alternativo durante 2019, dos en España y otras dos en Portugal. Como parte del consorcio de más de 20 empresas de España, Portugal, Francia y Alemania, Galp es un actor clave para el



despliegue de infraestructura a lo largo del Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo a través de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras.

Apuesta por el gas natural

El gas natural es un carburante alternativo limpio, eficiente y económico, con innumerables ventajas para el medio ambiente y los consumidores. Por ello, Galp seguirá colaborando con este tipo de iniciativas, las cuales benefician a la sociedad y satisfacen las necesidades de

los clientes. En línea con la apuesta por la innovación y el respeto al medio ambiente, Galp prevé abrir nuevos puntos de Gas Natural Vehicular en España en los próximos años. Mediante la colaboración en estas iniciativas, Galp busca reducir el impacto medioambiental proponiendo alternativas al desarrollo de la movilidad, una premisa que va en línea con el enfoque de la compañía, reafirmando su compromiso con el medio ambiente y sentando las bases como líder del sector.



TomTom presenta AutoStream y MotionQ, entre otras novedades

TomTom ha presentado nuevas tecnologías para la conducción autónoma: por un lado TomTom AutoStream, que se lanza con Baidu y Zenuity como *partners* iniciales; y TomTom MotionQ, que puede verse en el nuevo Rinspeed Snap, un vehículo comercial "robo-taxi".

TomTom AutoStream es un servicio de entrega de mapas para la conducción autónoma y sistemas avanzados de asistencia al conductor. Los últimos datos se transmiten desde la nube, asegurándose así que los mapas utilizados para impulsar las funciones de conducción avanzadas de mantengan siempre actualizados. Además, es un sistema diseñado de forma flexible, lo que permite al usuario personalizar el flujo de datos del mapa

en función de criterios como la configuración del sensor y la longitud del horizonte, fomentando una amplia gama de funciones de automatización de la conducción.

Por otra parte, la marca también ha lanzado TomTom's HD Maps, un producto de mapas digitales cuya principal función es hacer que los vehículos automatizados sean más seguros y cómodos, complementando sensores, potenciando la localización precisa y permitiendo la planificación de rutas.

Además, la fusión de los mapas HD con las tecnologías de cámara y datos GPS de la plataforma Qualcomm, permite al cliente una localización altamente precisa y confiable para aplicaciones de vehículos conectados o autónomos.



Mobileye y DGT, unidos por la mejora de la seguridad vial

La Dirección General de Tráfico ha firmado un acuerdo de colaboración con Mobileye, empresa especializada en sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS), con el objetivo de mejorar la seguridad vial, reducir los accidentes de tráfico y preparar el ecosistema de infraestructuras y normativa española a la circulación de vehículos autónomos.

Con la adopción de los sistemas ADAS, la DGT busca prevenir accidentes antes de que ocurran, al proporcionar alertas visuales y de audio en tiempo real. Los sensores de este sistema leen la carretera y analizan los riesgos de colisiones, las salidas de carril y los posibles atropellos, y avisa al conductor para que pueda reaccionar a tiempo. Se estima que la incorporación de esta tecnología reduciría un 54% los accidentes por colisión frontal y podría disminuir hasta 19.000 siniestros relacionados con salidas involuntarias de carril, según un estudio de la DGT.

Para el responsable de Mobileye en España, Elías Izquierdo, "la aplicación de la tecnología conseguirá carreteras más seguras para los conductores y para

el resto de la población". Desde la DGT también se ha valorado el acuerdo alcanzado. El subdirector general de Gestión de Movilidad de la DGT, Jaime Moreno, ha señalado que "este acuerdo de colaboración nos permite entender y situar mejor a España en una posición líder para los cambios y las oportunidades a los que nos estamos enfrentando en cuanto a seguridad vial y movilidad".

Sobre Mobileye

General Motors está explorando con Mobileye una nueva tecnología de mapeo que podría utilizar la información en tiempo real de multitud de fuentes recogidas por OnStar, disponible en los modelos Opel en España desde agosto de 2015, para una localización precisa y datos de la vía en alta definición que soportan la conducción totalmente autónoma. Mobileye, líder tecnológico en el ámbito de algoritmos de software, sistemas-en-chip y aplicaciones para el mercado de los sistemas avanzados de asistencia al conductor, tiene como objetivo desarrollar el procesamiento de la información visual para reducir el número de accidentes de tráfico, salvar vidas y revolucionar el conducir permitiendo la conducción autónoma.

Continental lanza una aplicación móvil de cara a su uso con el tacógrafo 3.0

La nueva aplicación móvil para la configuración del DTCO de Continental hace posible que los gestores de flotas puedan configurar el nuevo tacógrafo DTCO 3.0 de forma más sencilla, en mucho menos tiempo y con más posibilidades.

Así, cuando, cuando una flota disponga de un vehículo nuevo, el propio gestor de flotas podrá configurar directamente algunos parámetros como matrícula, avisos y comportamiento del tacógrafo, incluso estando éste apagado. Continental ha encontrado una solución sencilla que simplifica el trabajo de los operadores de flota, optimizando sus procesos y aumentando su eficiencia. Lutz Scholten, director de Tacógrafos, Telemática y Servicios de Continental, comenta que "con esta nueva aplicación móvil, los tacógrafos pueden configurarse en tan solo unos minutos". Los nuevos vehículos podrán estar operativos rápidamente, evitando así las cargas administrativas iniciales.

Una de las características innovadoras de los gestores de flotas es que se puede determinar el comportamiento del tacógrafo cuando el conductor lo encienda o apague. Es decir, el DTCO, de forma automática, cambia de estado pasando a descanso, trabajo o disponibilidad durante el stand-by. Por ejemplo, cuando un conductor se detiene en un área de descanso, no tendrá que activar al modo descanso, ya que el cambio se realizará de modo automático. De la misma forma, los jefes de flotas también pueden especificar si el tiempo de parada se ha de considerar como una

interrupción en el tiempo de conducción o no.

Con el uso de esta aplicación móvil, las empresas podrán determinar qué datos del vehículo pueden ser almacenados en el tacógrafo para futuros análisis. Además, esto puede extenderse al consumo de combustible y el peso del vehículo, lo cual facilita la eficiencia en el día a día del conjunto de las flotas.

Avisos y recordatorios

Los operadores de flotas podrán utilizar esta aplicación móvil de configuración del tacógrafo para programar avisos y recordatorios de acuerdo con sus necesidades y requisitos, evitando el incumplimiento de la legislación y posibles sanciones. Gracias a esta aplicación móvil se puede avisar a un conductor de cuando está llegando al final de su tiempo de descanso, o activar señales de aviso antes de que un vehículo alcance el límite de velocidad. Otros ajustes prácticos pueden, por ejemplo, recordar a un conductor que descargue los datos de su tarjeta antes de que esta caduque.

La nueva aplicación móvil utiliza la tarjeta de empresa para la autenticación, tras lo cual, se conecta con el DTCO vía SmartLink, un dispositivo de conexión entre el tacógrafo y el Smartphone. Compatible con Smartphone y Tablet, la aplicación móvil está disponible de for-



ma gratuita para Android e iOS. Además con esta nueva incorporación, se amplía el portfolio de apps disponibles en VDO como TIS-Web Fleet, que transmite datos de las operaciones y vehículos al gestor de flotas permitiendo a los conductores ver los tiempos de conducción y descanso; o la VDO Driver app que permite ver los tiempos de conducción y descanso en el Smartphone cumpliendo con la legislación.

ZF muestra en CES 2018 su tecnología para mejorar el vehículo autónomo

En el CES 2018, celebrado en Las Vegas entre el 7 y el 12 de enero, la multinacional alemana ZF ha presentado diferentes innovaciones respecto al desarrollo de la tecnología para la conducción autónoma.

En solo un año, la caja de control ProAI de la compañía, que cuenta con capacidades de inteligencia artificial, ha pasado del concepto a un sistema listo para la producción. ZF ha desarrollado su tecnología ProAI junto con Nvidia. Utilizando un vehículo de prueba equipado con la tecnología y un conjunto de sensores completo, la compañía ha presentado una arquitectura modular y escalable de *hardware* y *software* para aplicaciones de conducción totalmente automatizadas.

Un fabricante chino de automóviles será el primer cliente en instalar la caja de control en un vehículo con características de conducción autónoma, gracias a

un proyecto de colaboración entre ZF, Nvidia y Baidu. Esta red de cooperación abierta, parte del ecosistema Vision Zero de ZF, que a su vez está demostrando ser un factor de éxito para la compañía, tanto en términos de su objetivo estratégico a largo plazo de un mundo libre de accidentes y emisiones como en términos de ganar nuevos negocios.

Primer gran pedido

Michael Hankel, miembro del consejo de administración de ZF ha señalado, que "estamos encantados de tener nuestro primer pedido de producción en volumen. Significa que estamos a la vanguardia de la democratización de la conducción autónoma en un mercado de movilidad masiva. Y esto es un testimonio del ritmo y la fiabilidad de nuestra capacidad de innovación".

En los últimos meses, ZF ha



fortalecido su posición como proveedor de soluciones. Por ejemplo, la compañía ha agregado mejoras adicionales a su sistema de pago Car eWallet que apoya la adopción generalizada de la electromovilidad permitiendo a los usuarios de vehículos utilizar la tecnología para la infraestructura de carga.



Istobal se plantea reforzar sus exportaciones en el año 2018

El plan de la compañía española pasa por estar presente en más ferias durante este recién estrenado ejercicio. Istobal pretende incrementar su presencia en EEUU, Sudamérica, Alemania e Italia.

Istobal reforzará en 2018 su participación en ferias internacionales del sector para impulsar sus exportaciones en EEUU y Europa. Durante el presente año, la compañía española pretende incrementar su expansión principalmente en Norteamérica, Sudamérica, además de aumentar su presencia en Alemania e Italia, a través de diversas estrategias como la participación en certámenes internacionales del sector.

Así, entre el calendario de ferias confirmadas por Istobal figuran tres

en Las Vegas, como NADA Show (del 23 al 25 de Marzo), The Car Wash Show (del 26 al 28 de abril) y NACS Show (del 7 al 10 de octubre).

También estará presente en tres certámenes referentes a nivel europeo que se celebran en Alemania: UNITE Expo (del 15 al 17 de Mayo en Stuttgart), Automechanika (del 11 al 15 de septiembre en Frankfurt) e InnoTrans (del 18 al 21 de septiembre en Berlín), y acompañará además a sus distribuidores en numerosas exhibiciones en países como Suecia, Turquía, Polonia, India, Canadá o Australia, entre otros.

Asimismo, pretende aumentar su presencia en Alemania, su principal mercado competidor.

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+	OM 470	-	-	360/395	-	-	MBG02508/GO270/ZF ECO	6.080	12.140	51	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo RH-M	C+	OM 470	-	-	360/395	-	-	MBG02508/GO270/ZF ECO	6.920	12.980	55	EBS/ABS/ASR/ESP	N	19.000	-
Tourismo K	C+	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								

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

La página de OUIBUS ofrece viajes en autobús por Europa Occidental

OUIBUS presenta una página en Internet bien diseñada con una amplia información sobre servicios regulares de transporte por carretera en Europa Occidental, incluyendo un completo sistema de gestión de reservas, aunque no es válido para las agencias.



www.ouibus.com

Perteneciente al Grupo Francés SNCF. OUIBUS presenta una web para facilitar, únicamente al viajero, una completa información sobre servicios de diversas compañías de transporte de viajeros por carretera en Francia y otros países de Europa Occidental, sus destinos, paradas y puntos de venta, además de un completo sistema de reservas de muy fácil uso, que permite el acceso posterior a la reserva para su cancelación o modificación. La página incluye una versión en castellano —la analizada— y ofrece otras en francés, alemán, inglés, italiano y holandés.

INFORMACIÓN

Presenta una relación alfabética de todos sus destinos y algunos trayectos y el plano de las paradas y los puntos de venta en el seleccionado, así como un mapa activo de sus paradas, su plano de situación, origen y destino de sus trayectos. También informa de sus servicios al viajero.

RESERVA

Dispone de un completo sistema de reservas de viajes en autobús en Europa Occidental de fácil uso que ofrece una completa información de las opciones y sobre los trayectos seleccionados y con mantenimiento *online*, pero válido únicamente para el cliente final.

GENERAL

La página, que no incluye ninguna información sobre la empresa, ofrece un área de ayuda al viajero para temas concretos, con un formulario de contacto y otro sobre objetos perdidos. También ofrece a otras páginas la posibilidad de convertirse en distribuidoras de OUIBUS.

▲ Lo Mejor / Facilidad de Uso

Con una presentación amigable, ofrece un fácil acceso a su información y un completo sistema de reservas.

▼ Lo Peor / Información Empresa

No incluye ninguna información sobre la empresa ni sus formas de contacto o un teléfono de consulta.

OUIBUS / Transporte

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										

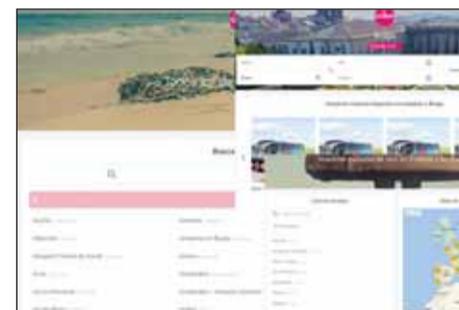
EVALUACION NEXOBUS

A pesar de su adecuado diseño, la página de OUIBUS es de muy poca utilidad para los profesionales de Turismo, que no pueden gestionar en ella sus reservas, aunque ofrece a las agencias de viajes la posibilidad de darse de alta como distribuidores de sus billetes de autobús.

7,3



Entrada / Presenta la primera pantalla de reservas, recomendaciones, ofertas y permite abrir el acceso a toda su información.



Producto / Desde la pestaña lateral permite acceder a la información sobre sus destinos, paradas, puntos de venta...



Reserva / Dispone de un sencillo sistema de reservas, válido únicamente para el cliente final, con pago mediante tarjeta.

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



Anno Dirksen, el gerente para nuestro país, destacó su intención de estar lo más cerca posible de los clientes

VDL ya tiene operativa su nueva sede, desde la que comercializa en España el Futura y el chasis

VDL Bus & Coach celebró los días 10 y 11 de enero las dos jornadas de puertas abiertas con las que inauguraba, de manera oficial, la sede de

su filial en España. Situada en Alcalá de Henares, junto a la A-2, cuenta con 3.000 metros cuadrados, de los que 500 son de taller, albergando también

almacén de repuestos y campa para vehículos nuevos y usados. El presidente de la compañía quiso acompañar al nuevo equipo en el evento.

Willem van der Leege, presidente de la compañía, fue el primero en intervenir, explicando la importancia que el mercado español, cuarto europeo y segundo en el segmento de autocares, tiene para VDL. "Queremos tener presencia en los principales mercados, y España es uno de ellos, sin duda. Por eso, llegamos con toda nuestra gama de autocares, acompañados de la postventa y de los recambios, para ofrecer al mercado productos de calidad que cumplen con las expectativas del cliente y reducen su TCO. Vamos a trabajar en colaboración con el cliente y basarnos en el equipo para lograr éxitos".

Marcel Jacobs, director comercial de VDL, repasó la historia del Grupo VDL, una empresa "familiar, con un crecimiento controlado y sostenible, creada en 1953 por el abuelo del actual presidente, y del Departamento de Autobuses y Autocares, que desde 1993 (con la compra de DAF Bus) pretende "establecer relaciones a largo plazo con los clientes y proveedores, buscando soluciones para un entorno más limpio de forma flexible, produciendo 1.500 unidades al año (desde sus seis plantas) y con una plantilla de más de 2.000 personas". En la actualidad, el Grupo cuenta con 94 empresas y opera en 20 países, con una facturación conjunta de 3.600 millones de euros en 2016 (que se espera alcancen los 5.000 cuando se cierre el ejercicio 2017) y una plantilla total de 16.000 trabajadores.

La intención de VDL, según Ja-

cobs, es "que el cliente gane dinero, reduciendo la tara y el consumo, elevando la capacidad de pasajeros y siendo un producto del que el cliente pueda sentirse orgulloso".

También mencionó la gama de producto, que cuenta con urbanos eléctricos "operando sin problemas desde hace un año", aunque a España solo llegará, en principio, el chasis de autocar y la oferta completa del modelo de autocar Futura, "acompañada de un paquete global de servicios, incluyendo los recambios y su distribución, la financiación, la venta de usados...".

En España

Anno Dirksen, director de la filial española, fue el encargado de repasar las instalaciones, la forma-

ción del equipo (compuesto por seis personas) y de la red, "conformada por 19 puntos de servicio de la red de DAF y otros siete que no lo son". Hizo referencia al servicio de asistencia DAF ITS, operativo 24 horas en toda Europa, y a "la agilidad que tenemos para entregar, en 24 horas, los recambios más comunes que tenemos en este almacén".

Para finalizar, el director de la filial destacó que "dada la plena confianza que tenemos en nuestra calidad, ofrecemos garantía de tres años o 300.000 km para toda la gama Futura", repasó la oferta de lanzamiento (disponibles hasta el 15 de febrero), y agradeció la confianza de Cartour y TaborBus, que han sido los primeros clientes en España en comprar tres Futura y un chasis, respectivamente.

Chasis y Futura, para empezar

Respecto al producto, Anno Dirksen comentó que "contamos con la gama Futura, presente con tres de sus componentes, además del chasis SB4000, de dos ejes con nueva cadena cinemática Euro 6 y motor DAF de 410 y 450 CV".

El FMD2 se presenta con tres longitudes (entre 12,9 y 14,8 metros) para escolar y tránsito urbano. "Es el modelo más ligero de tara, gracias a distintos componentes aligerados, y cuenta con una excelente aerodinámica", explicó Dirksen, añadiendo que "admite hasta 63 pasajeros (más guía más conductor) en una con-

figuración de 13,5 m. y dos ejes, con un depósito de 660 litros".

El FHD2, para larga distancia, destaca por sus seis longitudes, entre 10,6 y 14,8 metros, por sus "buenos resultados de consumo y por admitir 63 pasajeros (más guía más conductor) en configuración de 13 metros y dos ejes".

Por último, el modelo FDD de dos pisos, llega a España en 13 y 14,1 metros, 9,3 metros cúbicos de maletero y capacidad para 96 butacas (más guía más conductor). Todas las motorizaciones de la marca son DAF, en diferentes escalones de potencia.



Este es el equipo de VDL España, con Dirksen en el centro.



El fabricante sueco cierra el año con 595 unidades y un 21,05% de cuota, con Mercedes y MAN completando el podio

Scania recupera el primer puesto en el ránking de autobuses y autocares matriculados en el año 2016

El año 2017 ha sido un buen año en lo que se refiere a matriculaciones de autobuses y autocares, a pesar de que los dos últimos meses no ayudaron demasiado. Los vehículos más grandes crecieron

un 8,1% respecto a las cifras de 2016 según datos de Anfac, hasta alcanzar las 2.843 unidades (2.827 para Anfac, que calcula un crecimiento del 8% respecto a las computadas el año anterior). En cuanto a

los fabricantes, tres marcas dominan el mercado superando la barrera de las 500 unidades. Scania alcanza el primer puesto con 595 matriculaciones por delante de las alemanas Mercedes y MAN.

Scania

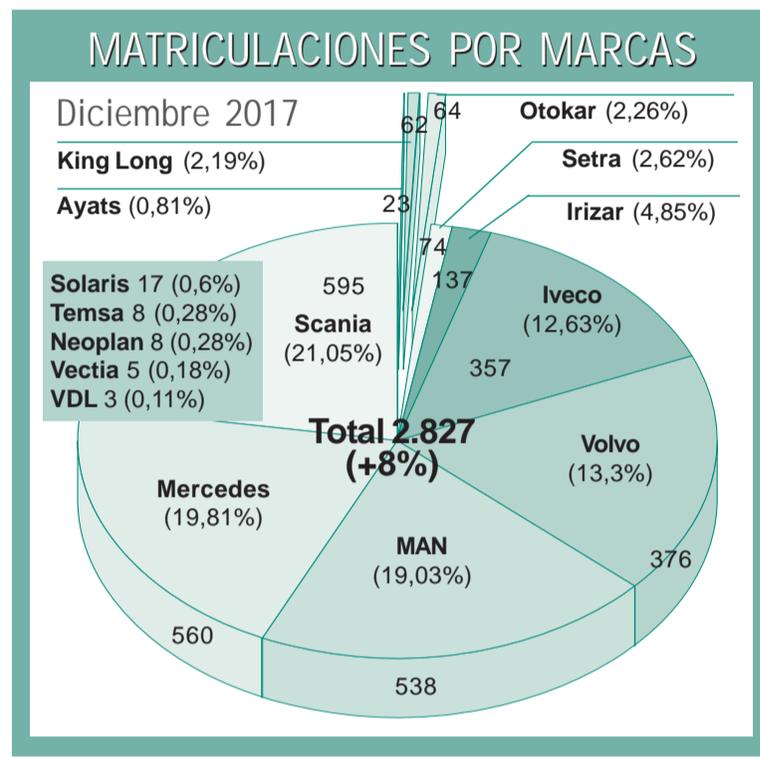
El fabricante sueco ha conseguido el primer puesto del ranking de marcas, tras haber entregado 596 vehículos de pasajeros entre enero y diciembre del pasado año (595 para Anfac), frente a los 544 de 2016. Su penetración en el mercado también ha aumentado, logrando un 20,96% frente al 20,68% del ejercicio anterior. Gracias a que pudo incrementar su volumen de negocio casi un 10%, ha conseguido arrebatar el dominio de las empresas alemanas.

Mercedes-Benz

El segundo lugar del podio es para el fabricante alemán de la estrella, que matriculó 579 unidades en 2016 (560 según Anfac), consiguiendo así una cuota de mercado del 20,37%. Prácticamente ha repetido el número de unidades vendidas respecto a 2016, aunque al perder casi dos puntos de cuota no ha podido mantener la primera posición que conquistó el año pasado.

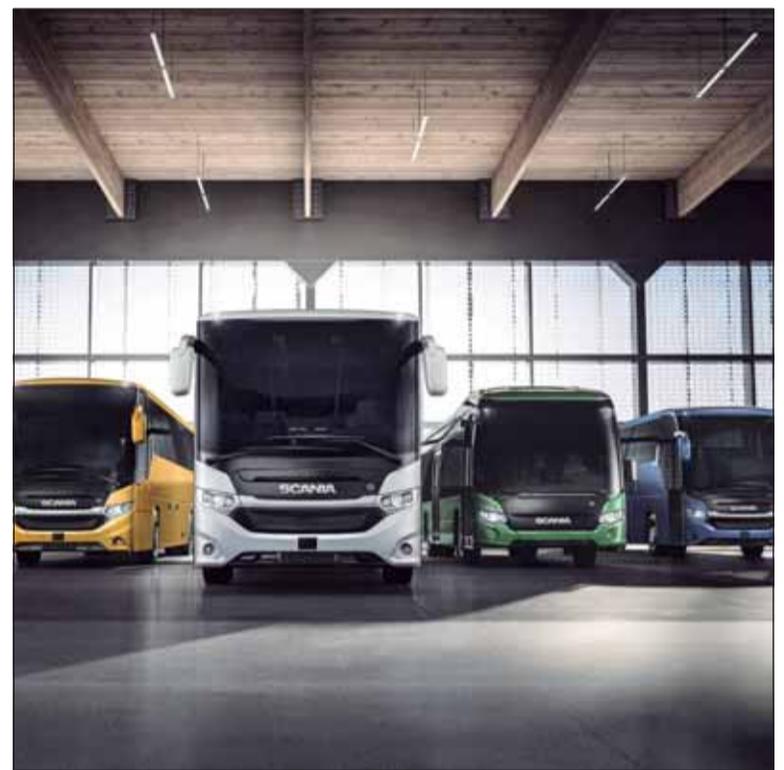
MAN

La marca alemana, que había dominado el mercado el último lustro, repite en el tercer lugar. Pertenece al grupo que supera las 500 unidades vendidas, cerrando el ejercicio con 538 unidades matriculadas (mismo dato que el aportado por Anfac). Ha conseguido más matriculaciones que en el año 2016 (que cerró con 517 unidades), con una



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)



cuota de mercado para este 2017 del 18,92%, y aumentando su volumen de negocio un 4,06%.

Volvo

El otro fabricante sueco recupera una posición en la lista. Este año ha alcanzado las 375 unidades (una más para Anfac), con una mejora del 23,36% respecto al ejercicio an-

terior, cuando se quedó en 304. Esto le supone una cuota de mercado del 13,19%, que son algo más de un punto y medio por encima de la obtenida en 2016.

Iveco

Iveco pierde una posición, cayendo a la quinta plaza en el ránking de marcas, a pesar de que ha pasado

de 320 vehículos matriculados en 2016 a los 357 de 2017 (Anfac le atribuye los mismos), con un aumento de volumen del 15,56% y una cuota de mercado del 12,56%, que se traduce en un incremento de cuatro décimas.

Irizar

Importante crecimiento de Irizar, que

se consolida como fabricante a tener en cuenta en la venta de unidades completas. Roza el 5% de cuota de mercado gracias a sus 138 matriculaciones (137 para Anfac), elevando su volumen un 170% sobre el ejercicio anterior (58).

Setra

La otra marca de Evobus queda en séptimo lugar, alcanzando los 75 vehículos vendidos (74 para Anfac) frente a los 104 del año precedente, lo que deja su cuota de mercado en el 2,64%, 1,3 puntos menos de la que representaba en 2016.

Otokar

El fabricante turco distribuido por Somauto lidera el mercado del resto de las marcas, con 64 unidades (las mismas para ambas fuentes) frente a las 55 del ejercicio anterior (+16,36%), por lo que gana unas décimas de cuota hasta situarse en el 2,26%.

King Long

King Long vuelve a la senda positiva que perdió, momentáneamente, el año pasado, matriculando 62 vehículos en 2017 (cifra con la que coincide Anfac). Sin embargo, su cuota descendió de forma leve, poco más de una décima, hasta quedar en el 2,18%.

El resto de marcas

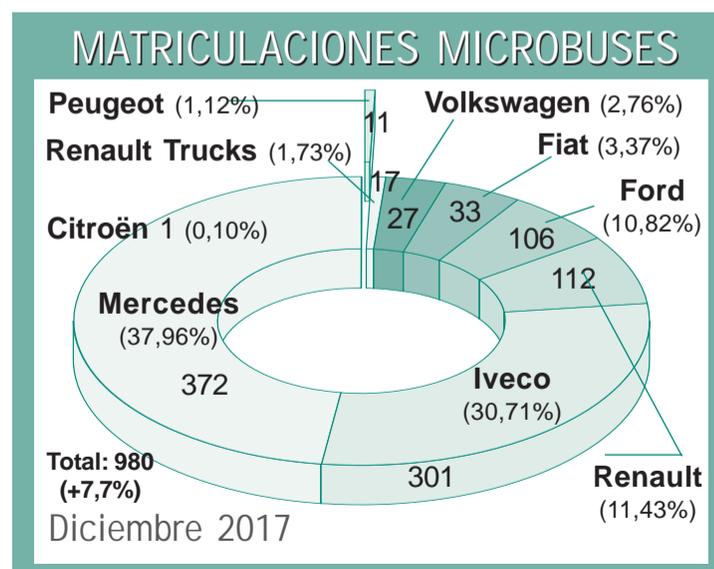
Ayats es la primera de las marcas restantes, con 22 unidades frente a la única que matriculó en 2016. Solaris (a la baja) precede a Temsa, Neoplan y Vectia, nuevos actores en el mercado, y VDL.

Los microbuses siguen la tendencia de 2016, creciendo un 7,7%, con 980 matriculaciones

El segmento de los microbuses (computados los de más de nueve plazas) confirmó la senda ascendente que presenta desde 2012, según los datos de Anfac. En 2010 su pérdida fue del 29,3% respecto al año 2009, agravando lo registrado el año anterior (cuando perdió un 15,5%), pero en 2011 la tendencia se invirtió levemente, pues el cómputo arrojó un balance de 567 unidades, un 2,5% más que en 2010. En 2012 se volvió de nuevo a los números rojos en el porcentaje de evolución (-13,4%), hasta cerrar con 491 vehículos matriculados, tendencia que se confirmó en 2013 con un volumen de 395 unidades, que suponen una pérdida del 19,6% a sumar a las mencionadas de años precedentes.

Sin embargo, 2014 supuso un soplo aire fresco, con un crecimiento del 17%. Así, de 388 unidades matriculadas se pasó a 454. En 2015 se matricularon 701 unidades y se tuvo un crecimiento más que notable del 54,4%. En 2016 mantuvo esta tendencia con 910 matriculaciones (+29,8%), reafirmada en 2017 con 980 vehículos, un 7,7% más.

Por marcas, Mercedes-Benz, con 372 vehículos, mantiene su liderazgo en el segmento, casi repitiendo resultado, por delante de Iveco, que mejoró un 3,1% hasta alcanzar las 301 unidades. El podio lo completa Renault, que pasa de 88 a 112 vehículos nuevos. Por detrás, la tabla repite el mismo orden del año pasado, como se aprecia en el gráfico adjunto.



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mercado nacional supera todas las previsiones gracias al auge del turismo y a los concursos en grandes ciudades

El Sector creció un 7,9% en sus matriculaciones, ralentizando al final un gran primer semestre

El mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) ha crecido un 7,9% el año pasado sobre las cifras de 2016, al matricular 3.807 vehículos (280

unidades más). Con porcentajes de variación positivos y muy parejos en los micros (7,7%) y en los vehículos de mayor tamaño (8%), el año no ha podido ser más provechoso para los fabricantes que com-

pite en el mercado nacional, si bien conviene recordar que ésta no incluye en sus cálculos a algunas marcas que Anfac sí considera. Y eso que noviembre y diciembre concluyeron a la baja.

Según las cifras facilitadas por Anfac, el año 2017 ha terminado con incrementos en casi toda la segmentación de vehículos industriales: autobuses, autocares y microbuses además de ligeros y medios, aunque los camiones pesados de mercancías no siguieron esta línea. En concreto, el segmento de autobuses, autocares y microbuses perdió en diciembre un 23,6%, para 308 unidades, aunque la cifra total de los 12 meses del año muestra un alza del 7,9% y un total de 3.807 nuevos registros.

También hablan de crecimiento desde Aniacam, si bien con algunas variaciones. Para la Asociación Nacional de Importadores, el mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) crece un 7,6% el año pasado sobre las cifras de 2016, al matricular 3.024 vehículos (213 unidades más que en el año anterior). Con porcentajes de variación positivos y más favorables en el caso de los más grandes (del 8,1% frente a la estabilidad de los micros), las diferencias entre ambas entidades se explica porque aplican criterios distintos y no incluyen a las mismas marcas en la

lista de los fabricantes en ambos segmentos.

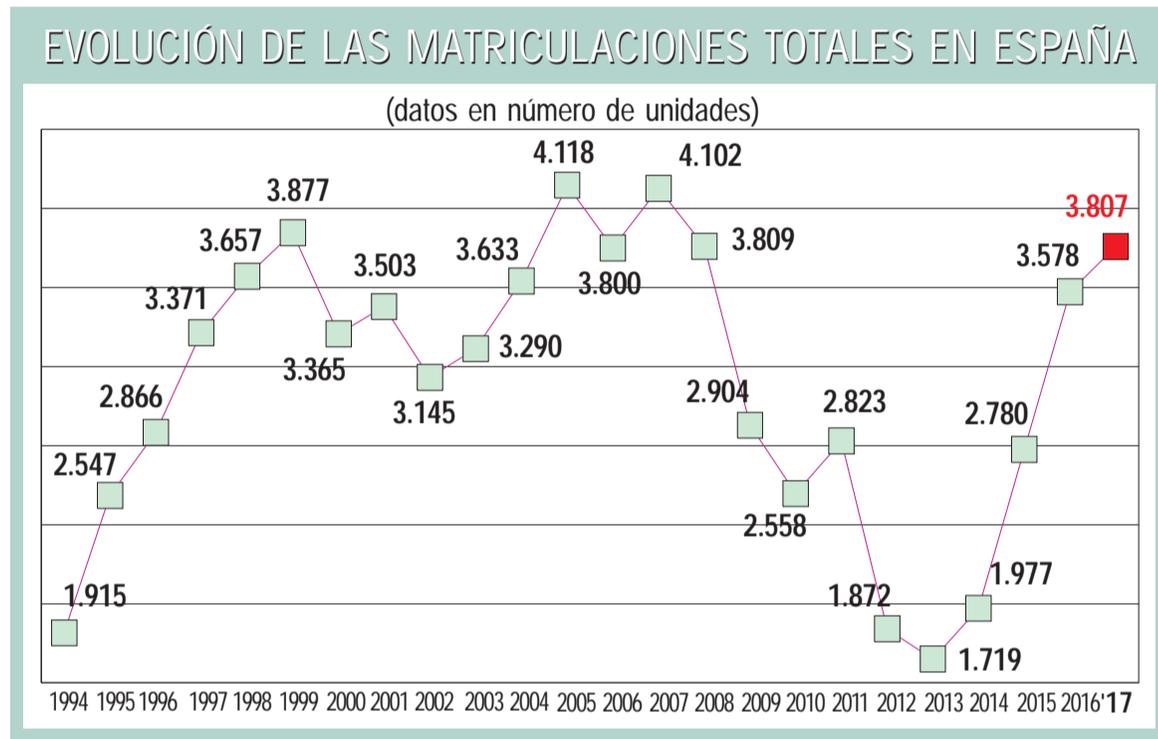
Matriculaciones por CCAA

Si se consideran todos los vehículos industriales en su conjunto, incluyendo mercancías además de pasajeros, por comunidades autónomas las matriculaciones en 2017 (24.375 en total) las encabeza Madrid, con 4.924 unidades, seguida de Andalucía (3.890 unidades), Cataluña (3.401), Comunidad Valenciana (2.131) y Murcia (1.678). Siempre considerando los datos de enero a diciembre, Cantabria es la que más creció (+30,8%), por delante de Canarias (+13,9%), mientras que en el lado opuesto se sitúan Comunidad Valenciana (-20,9%).

Si se analizan los datos de matriculaciones para diciembre, las comunidades que más vehículos industriales registraron tienen nuevamente a Madrid a la cabeza (390), seguida de Andalucía (310) y Murcia (276), para un total de 1.843 unidades, siendo bastantes regiones las que bajan respecto al mismo mes de 2016.

Explicaciones al alza

Para Anfac, "unas cosechas infe-



Fuente: Dirección General de Tráfico/ANFAC.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

riores a las esperadas, y como consecuencia menores cargas para transportar, ha sido una de las causas de esta ligera caída en las ma-

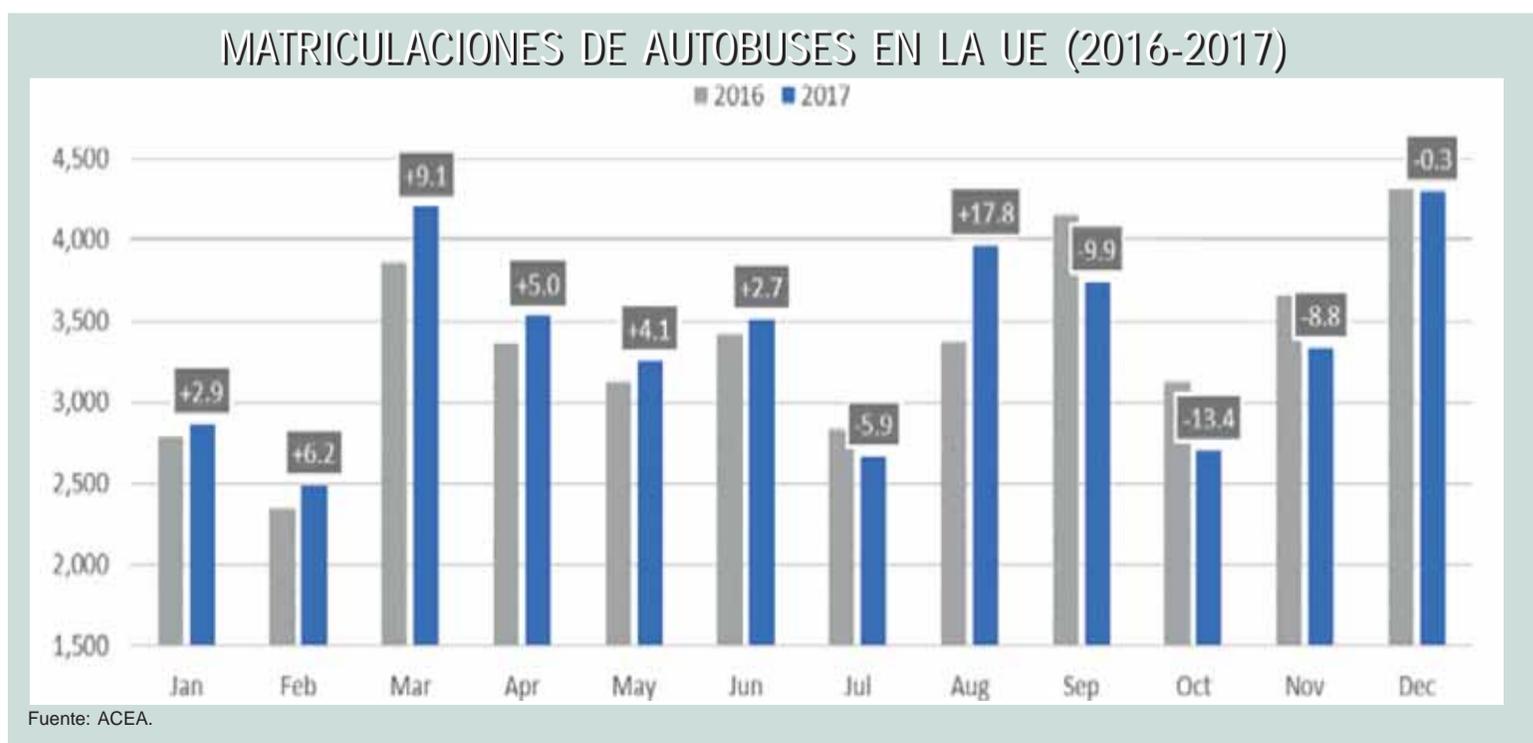
triculaciones. Aunque el sector de los vehículos industriales destinados a obra se ha recuperado un poco, sus menores volúmenes no

han compensado el retroceso en las matriculaciones de los tractocamiones", según la asociación nacional de fabricantes.

Europa casi repite sus resultados del año anterior, perdiendo apenas medio punto con respecto a 2016

En total, el mercado de autobuses y autocares nuevos alcanzó en la Unión Europea las 40.515 matriculaciones

De enero a diciembre del año pasado, según las cifras de Acea, el mercado de autobuses y autocares nuevos alcanzó en la UE las 40.515 unidades, un 0,5% menos que en 2016. Como mercados más pujantes encontramos a Hungría (+57,4%) y Lituania (+49%). Entre los mercados de mayor dimensión, Reino Unido fue el que más unidades matriculó (7.420), aunque con un descenso del 18,8%. Por detrás se sitúan Alemania (6.697 unidades, +0,2%), Francia (6.329, -4%), España (3.527, creciendo el 6,9%), e Italia (3.357, +20,3%). Letonia, Estonia, Bélgica y Austria también computaron una evolución positiva, por encima del 20%. Por contra, República Checa y Finlandia se suman al Reino Unido como los mercados con mayores pérdidas porcentuales. En diciembre del año pasado, las cifras de matriculaciones para los países de la UE mostraron una caída del 0,3% en comparación con el mismo mes de 2016. España tuvo un resultado del -25,6% este mes.



Fuente: ACEA.

Con la invitación de la federación catalana Fecav, el reglamento 1073/2009 y las concesiones nacionales fueron temas clave

Confibus repasa toda la actualidad sectorial en su primera Comisión Ejecutiva del año 2018

Las DGT ha publicado los datos de accidentes mortales en carreteras españolas en 2017. A pesar de que por tipos de vehículos destaca la dis-

minución de siniestros entre los vehículos industriales, las cifras totales han crecido. En el análisis, una de las causas es el envejecimiento del

parque, uno de los problemas que varias asociaciones del Sector ya habían señalado. La DGT confía en que en el año próximo mejoren los datos.

El pasado 25 de enero, Confibus celebró las primeras reuniones de Comisión Ejecutiva y de Junta Directiva del año en la sede del Fomento del Trabajo Nacional, en Barcelona, por invitación de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (Fecav). La reunión, a la que estuvieron invitados los miembros del Comité Ejecutivo de la Federación Empresarial Catalana, dio comienzo con la bienvenida de su presidente, José María Chavarría, quien repasó las principales magnitudes de Fecav, que está presente en todo el territorio catalán y cuenta con más de 170 empresas asociadas (de las que el 80% son empresas familiares y el 88% son pequeñas empresas), que garantizan la movilidad a más de 200 millones de viajeros al año en Cataluña, con una flota de más de 3.600 autobuses, y que dan empleo a más de 7.000 trabajadores.

Fecav representa a 46 operadores que gestionan el 96% del transporte regular interurbano de Cataluña, gestionando también las estaciones de autobuses. Además, las empresas integradas en la Federación gestionan el 60% de las líneas regulares de gestión indirecta del AMB, representando al 85% de los operadores.

En el ámbito del transporte urbano, las empresas de Fecav gestionan más del 80% del transporte público urbano de Cataluña, contando también con presencia en todos los Consells Comarcals de Cataluña, con 60 operadores de transporte que abarcan todo el territorio (empresas familiares, pequeñas y medianas empresas).

Asimismo, gestionan el 75% de las rutas de transporte escolar en Cataluña, y, en ámbito del transporte discrecional, representan a más de 145 operadores que ofrecen servicios turísticos, excursiones, viajes nacionales e internacionales.

Chavarría se refirió también a las principales preocupaciones a las que se enfrentan las empresas, como son la economía colaborativa, el tratamiento del IVA en las subvenciones al déficit de explotación, la propuesta de modificación del Reglamento 1073/2009, la falta de un plan renove para autobuses o la necesidad de inversión en infraestructuras deficitarias, como carreteras y estaciones de autobuses.

Para finalizar destacó el papel del autobús como elemento cohesionador en Cataluña y en todo el territorio español, defendiendo el modelo concesional español, que garantiza la movilidad de todos los ciudadanos.

Barbadillo

Por su parte, el presidente de Confibus, Rafael Barbadillo, comenzó su intervención agradeciendo al presidente de Fecav la colaboración en la organización de la Junta Directiva y su permanente implicación en los temas relacionados con el sector, "una asociación muy activa en la defensa del Sector, con la que trabajamos codo con codo", destacó.

A continuación informó sobre la principal actualidad que está afectando al transporte de viajeros por carretera en sus diferentes ámbitos de trabajo, sobre normativa, novedades autonómicas o relaciones



institucionales, entre otros. Así, el presidente hizo especial hincapié en temas como la modificación del Reglamento 1037/2009 o la situación de las licitaciones del Ministerio Fomento, asuntos ambos sobre los que el director general de Transporte Terrestre informaría en detalle a continuación.

Además, se analizaron otros asuntos como la negociación colectiva, la modificación de la Ley del IVA o la modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que debería ser aprovechada para introducir las propuestas que el Sector viene solicitando desde hace tiempo con el fin de mejorar, más aún si cabe, la seguridad de este modo: realizar controles aleatorios de alcoholemia y drogas a los conductores por parte de las empresas; reducir a cero la tasa de alcoholemia para los conductores profesionales; reconocimiento médicos obligatorios para los conductores; así como que las que las empresas de transporte puedan acceder al saldo de puntos de los conductores.

Por otro lado, se recordaron las diversas comisiones de trabajo internas que la Confederación está poniendo en marcha para tratar asuntos de máxima prioridad y actualidad para el Sector: interautonómicos, normativos, laborales, fiscales, de innovación o de modelos licitaciones y contrataciones de cualquier tipo.

En cuanto a las acciones que la Confederación llevará a cabo en 2018, el presidente adelantó a los miembros de la Junta Directiva el

borrador de programa de la cuarta edición Curso de Verano de Confibus, que este año se celebrará de nuevo en Santander, en colaboración con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, los días 25 y 26 de junio.

De igual forma, se presentó el borrador con las principales claves del congreso empresarial del transporte que se celebrará, previsiblemente, el próximo mes de noviembre en Madrid, bajo el nombre de "Confibus Summit 2018".

Por último, se recordó que la 8ª edición del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera dará comienzo el próximo mes de abril, quedando aún plazas disponibles, y que este año también contará con el patrocinio de Daimler Buses.

Pere Padrosa

Seguidamente el encuentro contó con la participación del director general de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, Pere Padrosa, que estuvo acompañado por los subdirectores de Transporte José María Fortuny y Benjamín Cubillo. En sus palabras, Padrosa destacó que "permitir la movilidad de las personas supone conseguir uno de los principales objetivos del estado del bienestar", y puso de manifiesto algunos de los retos principales del Sector del transporte, como son el compromiso contra el cambio climático o la lucha contra el deterioro de la calidad del aire en las grandes ciudades.

También reveló que el transporte interurbano en autobús de la Dirección General de Transportes y Movilidad ha experimentado un crecimiento de viajeros del 5,2% en 2017 respecto al año anterior en el ámbito de Barcelona y explicó cómo su Departamento, con la demanda como objetivo principal, realiza encuestas periódicas a sus usuarios, cada cinco años, para adecuar los servicios a los cambios que se van produciendo, adaptando así los trazados a las nuevas necesidades de movilidad.

Asimismo, no quiso terminar su intervención sin mostrar su apoyo y defensa del modelo concesional de transporte público español, "desde luego desde la libre competencia y el libre acceso, pero siempre manteniendo la estabilidad de los servicios, para que pueda haber inversiones constantes para adaptarse a un medio cambiante".

Joaquín del Moral

A su vez, el director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, repasó las principales novedades que incorporará el nuevo pliego de condiciones para las futuras licitaciones del Ministerio, que se pondrán de nuevo en marcha el próximo 9 de marzo, una vez entre en vigor la nueva Ley de Contratos del Sector Público.

En este sentido, y como ya adelantó en el Curso de Verano de Confibus celebrado el pasado mes de septiembre, explicó que el nuevo pliego de licitación se centrará en



conseguir la sostenibilidad económica de los contratos, introduciendo por primera vez criterios de solvencia técnica y económica. Unos contratos donde deben primar la calidad, la seguridad, la intermodalidad y la eficiencia medioambiental, para lo cual se ha dado más peso a la parte técnica, que pasa de 35 a 45 puntos, y menos a la económica, que desciende de 65 a 55 puntos. Asimismo, el porcentaje para considerar baja temeraria pasará del 10 al 8%, con la idea de seguir dando un tratamiento estricto a este asunto.

Por otro lado, entre otras novedades que se recogen en el pliego, adelantó que se solicitará al licitador una declaración de responsabilidad, que el corte técnico se elevará de 15 a 20 puntos y que, para introducir mayor transparencia en la ejecución de los contratos, las empresas se tendrán que adherir al sistema SIDRE, que servirá para conocer la demanda real de viajeros de cada línea. Asimismo, se revisarán las características obligatorias de los vehículos recogidas en la Resolución de la Dirección general de Transporte Terrestre de



Joaquín del Moral y José María Chavarría, durante el evento.

2009, valorando, por ejemplo, la posibilidad de introducir autobuses de doble piso.

Respecto a la propuesta de modificación del Reglamento

1073/2009, sobre acceso al mercado de servicios internacionales de transporte en autobús y en autocar, que fue presentada en noviembre por la Comisión

Europea y por la que se pretende desregular los servicios regulares nacionales de transporte en autobús, trasladó el firme compromiso del Gobierno de defen-

der la salvaguarda del sistema concesional que, señaló, garantiza las obligaciones de servicio público de forma segura, eficiente, flexible y económica.

El director manifestó que esta modificación supondría un claro riesgo para el actual sistema de concesiones, que afectaría tanto a nivel estatal, como autonómico y local. Un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea, que ha permitido disponer de un sistema de movilidad sumamente capilarizado y a unos precios muy económicos, que aseguran la movilidad de toda la población y contribuyen a la cohesión y vertebración territorial, basado en la competencia por el mercado.

Para concluir, se refirió a la situación en la que se encuentra la tramitación de la modificación del ROTT, que actualmente está en fase de consulta de los otros Ministerios y que, una vez finalice esta fase, se trasladará al Consejo de Estado para el preceptivo informe. La previsión de Fomento es que la modificación del ROTT esté publicada en el BOE el próximo mes de julio de 2018.

Representantes de Iberaval, un experto abogado y Scania completaron los ponentes del evento

La reunión además contó con la participación del director general de Iberaval, Pedro Pisonero, quien detalló ante los asistentes las ventajas de la financiación con las que cuentan para el Sector del transporte de viajeros en autobús, ya que disponen de órganos de trabajo especializados en el análisis del riesgo empresarial, además de especialistas en una Comisión específica de Transporte de Mercancías y Viajeros, en la que tiene presencia Confibus.

Al respecto, destacó que en la actualidad, la sociedad de garantía que absorbió a Transaval en 2015 financia proyectos del Sector transporte por valor de 84,9 millones de euros y que, sólo durante 2017, fueron 530 empresas de transporte de viajeros las respaldadas por Iberaval con créditos por un importe de 31,4 millones.

El director general manifestó también que Iberaval mejora plazos y condiciones en el acceso al crédito y animó a los asistentes a aprovechar la actual situación para "ampliar su financiación, tanto en operaciones de inversión, como de necesidades corrientes, a corto plazo o medio plazo". Y recordó que trabajan con la práctica totalidad de entidades financieras de este país y presta avales técnicos para licitaciones y concesiones de líneas por hasta dos millones, así como operaciones financieras a pymes por hasta 750.000 euros, con plazos que van hasta 15 años y unos precios especialmente competitivos, a lo que hay que sumar el empeño de las sociedades de garantía por "ser útiles" a partir de un asesoramiento

de calidad y una respuesta que es de un máximo de cinco días para peticiones de hasta 150.000 euros y de 10 días para las que superen esa cantidad.

Legislación

Por otro lado, también participó el abogado Antonio Durán-Sindreu, quien analizó las inquietantes repercusiones económicas para las empresas de transporte de viajeros por el cambio de criterio adoptado por la Agencia Tributaria en relación al tratamiento del IVA en las subvenciones. Dicho cambio de criterio y sus consecuencias, aunque se verían neutralizados, a partir de noviembre de 2017, con la entrada en vigor de la modificación de la Ley del IVA, pueden tener efectos retroactivos que, de aplicarse, afectarían gravemente a la tesorería de las empresas.

Scania

Finalmente se incorporó el director comercial de Autobuses y Motores de Scania, Alberto Linares, quien informó sobre la amplia gama de alternativas al diésel tradicional con la que cuenta Scania, con una de las mayores gamas de autobuses y autocares de combustibles alternativos: gas natural y biogás, bioetanol, biodiésel, HVO (aceite vegetal hidrotratado) e híbridos.

Recordó también las principales novedades que ha lanzado la marca, como son el Scania Interlink Low Decker híbrido, que en determinadas rutas con paradas frecuentes se convierte en la mejor opción en lo que respecta al ahorro de com-



Alberto Linares, de Scania, durante su intervención.

bustible y la reducción de las emisiones; el Scania Citywide Low Floor con batería eléctrica, que se está sometiendo a pruebas durante estos meses para garantizar que cumple los estándares de Scania más estrictos antes de su comercialización a lo largo de este año; o su apuesta por el desarrollo de autobuses propulsados por GNL.

Por otro lado, se refirió al proyecto "Un Scania, Un árbol", a través del cual la compañía sueca muestra activamente su compromiso con el medio ambiente. Gracias

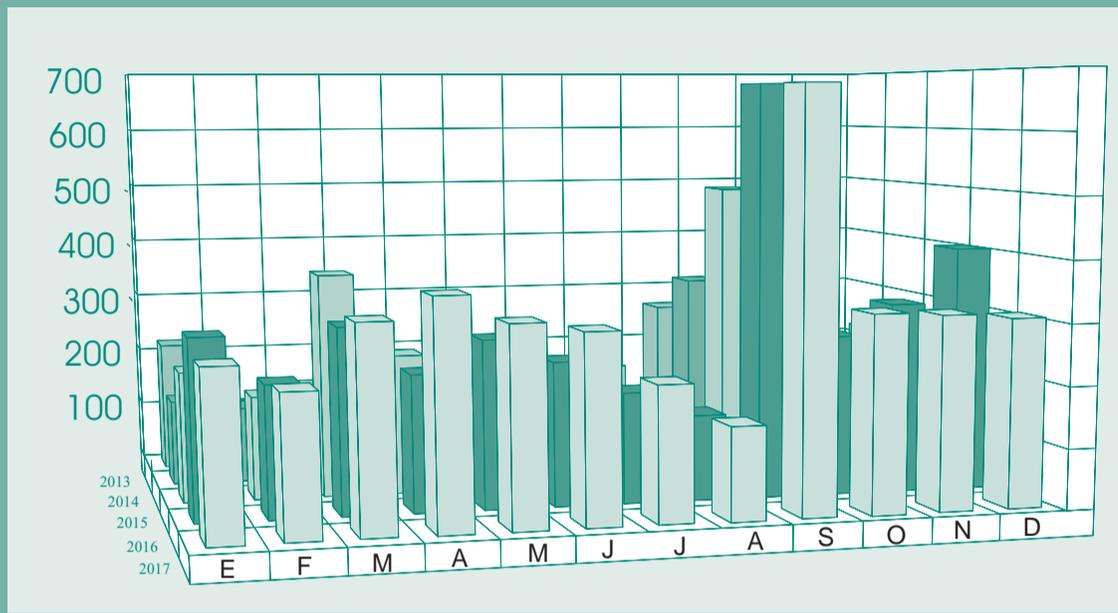
a esta iniciativa, que comenzó en 2013, Scania planta, mantiene y protege un árbol por cada camión o autobús vendido en España y Portugal. De esta forma se ha creado el Bosque Scania, que ya cuenta con 19.337 árboles plantados, lo que supone la fijación de 20.000 toneladas de CO₂.

Con todo, Linares reveló que las principales apuestas de Scania de cara al futuro se centran en la conectividad, la sostenibilidad y los costes operacionales.

Por último, adelantó el próximo

lanzamiento de 'La Carrera del Transporte' by Scania, la primera competición popular dirigida al Sector del transporte que se celebrará los días 14 y 15 de abril en la Dehesa de Quijorna y que contará con tandas de participación exclusivas para todos aquellos que formen parte del Sector del transporte. Un iniciativa con la que la marca sueca pretende promover los hábitos de vida saludable, mejorar la imagen del sector, atraer talento, así como crear "comunidad" entre los transportistas.

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

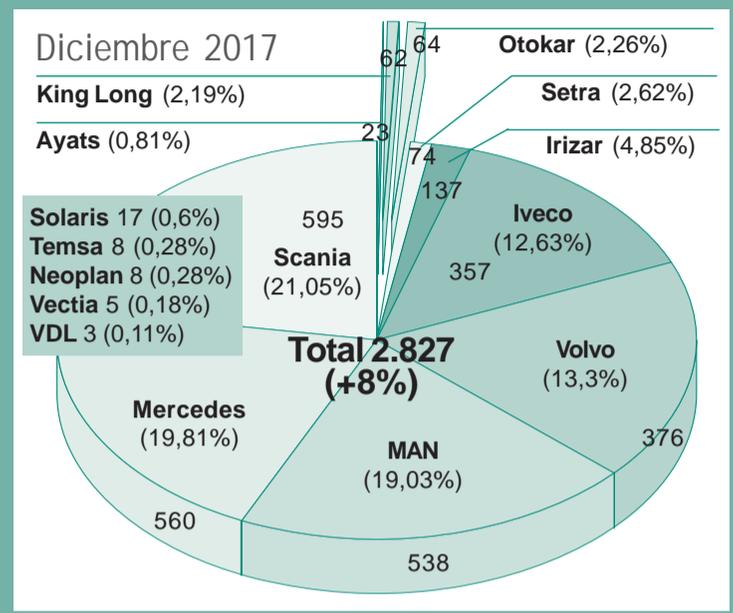


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Pequeño traspás para finalizar el año en las matriculaciones totales, que no empañan un año positivo en su conjunto. Como se aprecia en el gráfico, las 308 nuevas unidades son menos que las 316 del mes anterior, aunque la diferencia con diciembre de 2016 es aún más notable. Se explica por la pérdida del 21,3% en autobuses y autocares durante el último mes del año, que se suman al -36,1% registrado en los minibuses, para un global del 23,6%. Sin embargo, el dato del año se mantiene positivo, un 7,9% por encima de las matriculaciones de 2016. Y todo parece indicar que el año también comienza pujante.

MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

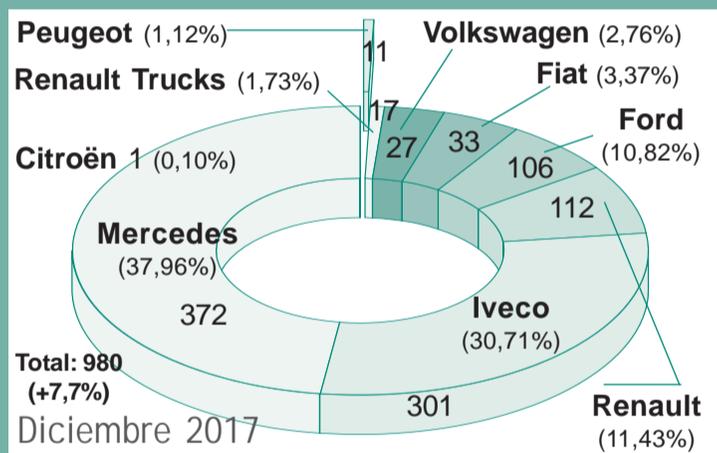
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Diciembre repite el resultado negativo de noviembre, pero con mayor incidencia, porque el -4,7% se ha convertido en un -21,3%. Con todo, el ejercicio concluye con un incremento del 8% respecto al año pasado, con Scania en primera posición del ranking de marcas, por delante de Mercedes y MAN.

ANIAM

Scania	596
Mercedes	579
MAN	538
Volvo	375
Iveco	357
Irizar	138
Otros	260

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mes de enero dejó una dispersión entre las provincias más baratas para repostar en nuestro país que no se repetía desde mucho tiempo atrás. Puede que sea la primera vez que Andalucía coloca tres de sus siete provincias en el top 10, aunque Jaén se está convirtiendo en habitual entre los puestos más altos de la tabla. En esta ocasión, acompañada por Cádiz y Huelva, nada asiduas por estos lares. También aparece, aunque no con demasiada presencia, la Cuenca del Ebro, y se mantiene pujante Castilla y León. A destacar que apenas quedan seis provincias en las que se puede encontrar el litro por debajo del euro, que podrían seguir menguando en el futuro inmediato.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Enero 2018 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

EGUES - IGOA Y PATXI (NA)	0,975
MARTOS - PETROPRIX (J)	0,979
BRIVIESCA - NORPETROL (BU)	0,999
LA BAÑEA - EROSKI (LE)	0,999
PRADEJÓN - EST. ARNEDE (LR)	0,999
VALLADOLID - CENTROLID (VALL)	0,999
VILLABLANCA - ARROYO GRANDE (H)	1,000
TERUEL - COTRATUR (TE)	1,002
ÁVILA - SIMPLY (AV)	1,008
ÁLGECIRAS - BALLENOIL (CA)	1,009



Situación de las 10 gasolineras más baratas

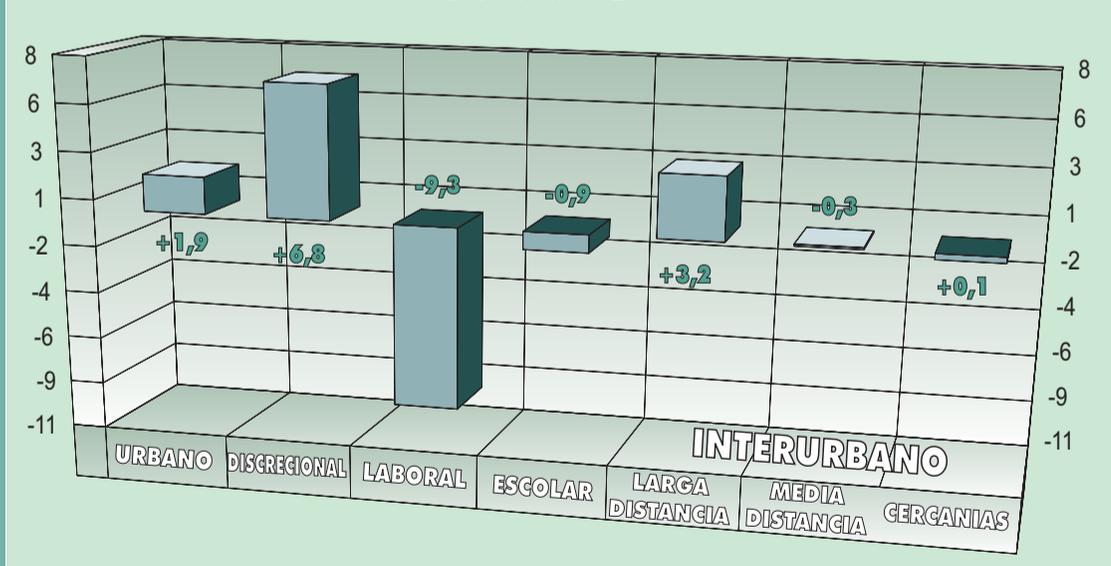
- Comunidades en las que no se aplica «céntimo sanitario»
- Comunidades en las que se aplica «céntimo sanitario»

Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Noviembre 2017



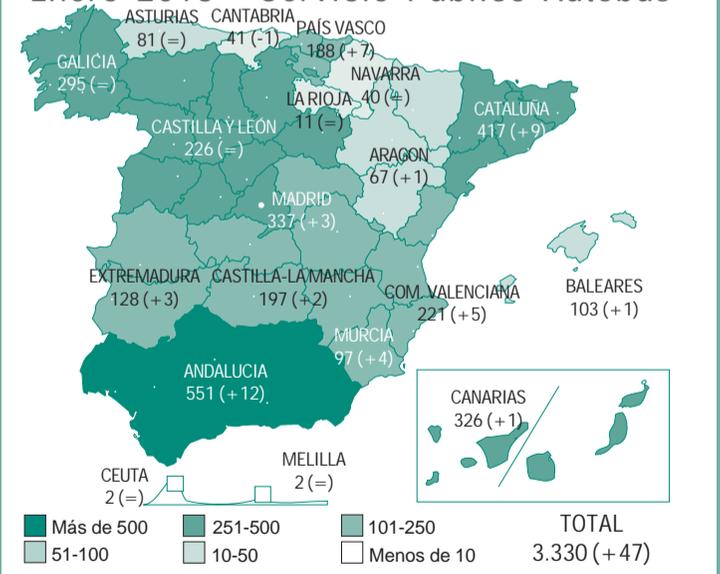
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Casi 422 millones de pasajeros utilizaron el transporte público en noviembre, un 2% más que en el mismo mes del año 2016. El transporte urbano aumenta un 2,5% en tasa anual, cifra que se queda en el 1,5% en el interurbano. El Laboral vuelve a estar por debajo del 10% de pérdida sobre el año pasado, siendo junto con el Escolar y con la Media Distancia los únicos en negativo. El Discrecional sigue al alza.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Enero 2018 - Servicio Público Autobús

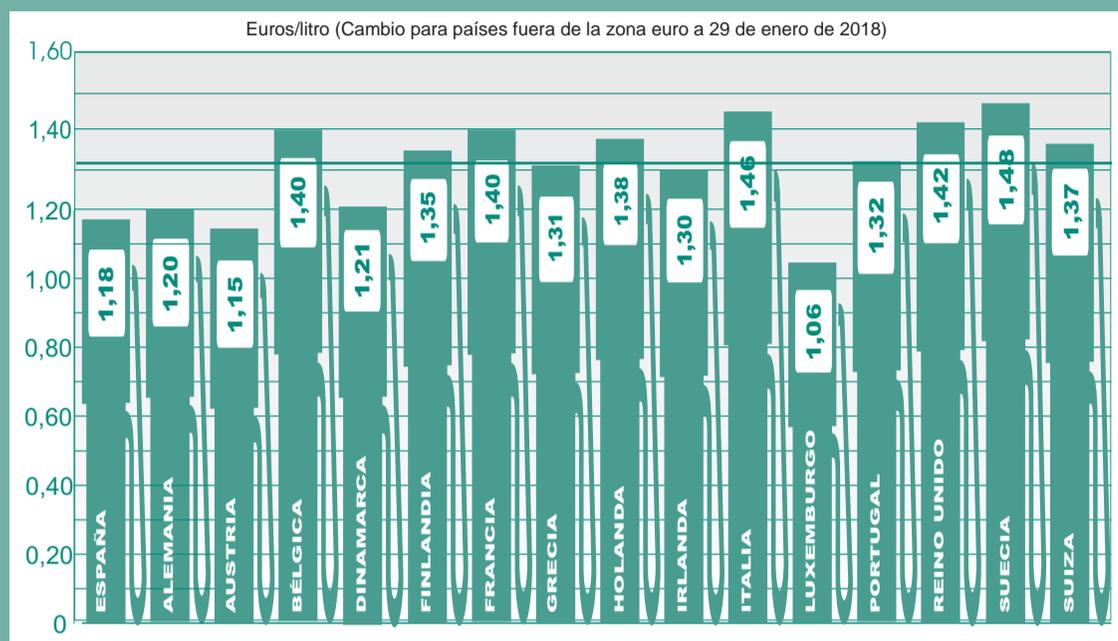


Fuente: Ministerio de Fomento (a 1 de febrero)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El ejercicio comienza con cierta recuperación entre las empresas de viajeros, modificando la tendencia con la que se cerró el año pasado. No solo se recupera con holgura la cota de las 3.300, sino que se minimiza la acusada pérdida de diciembre.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Subida casi general. Según los datos correspondientes a la 4ª semana del año, España aumentó su media respecto a la anterior mensualidad, mientras Europa (1,325 euros/litro) ha rebasado la línea de los 1,3 euros. Dicha media está cuatro céntimos por encima de hace un año a nivel comunitario. Sin embargo, quedan muy lejos los precios que rondaban el euro en países como España o Austria, y que no lo superaban como Luxemburgo. Se acercan al euro y medio Suecia, Bélgica e Italia, y parece que lo alcanzarán si siguen a este ritmo.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 31.01.2018)

Divisas por €

Dólar USA	1,249
Libra Esterlina	0,878
Franco Suizo	1,16
Corona Danesa	7,443
Corona Noruega	9,576
Corona Sueca	9,823
Florinto Húngaro	309,4
Zloty Polaco	4,161
Corona Checa	25,217
Leu rumano	4,653
Rublo Ruso	70,21

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,801
1 Libra Esterlina	1,139
1 Franco Suizo	0,863
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,104
1 Corona Sueca	0,102
100 Florintos Húngaros	0,323
1 Zloty Polaco	0,24
100 Coronas Checas	3,965
1 Leu rumano	0,215
100 Rublos Rusos	1,423

Bus stop



El modelo concesional, ¿está en peligro?

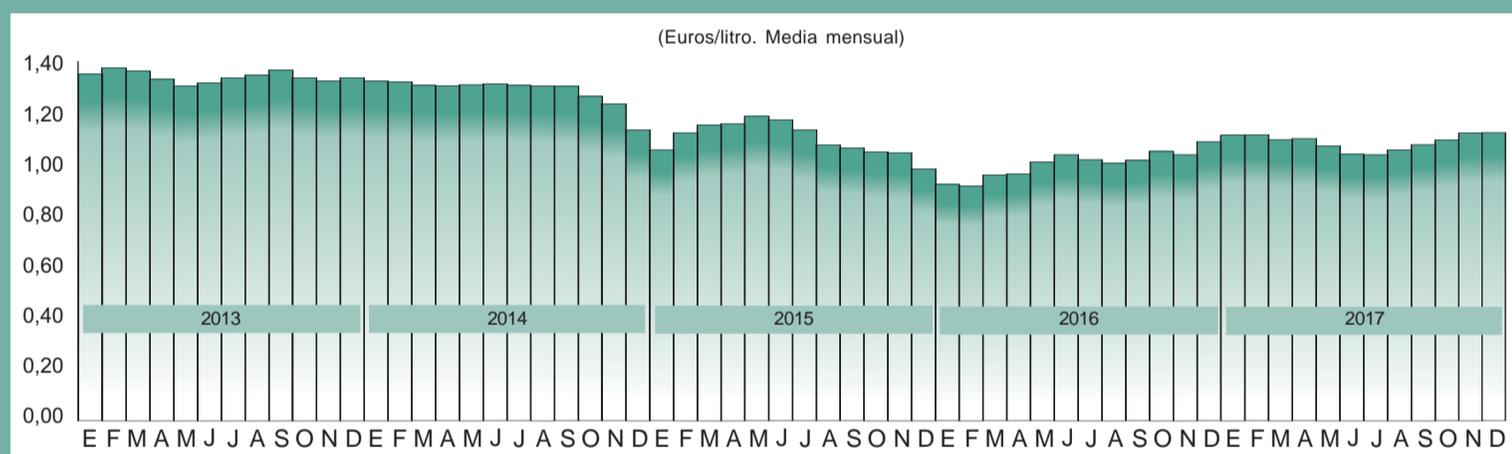
Daniel Gallego

HACE NO MUCHOS AÑOS, la Comisión Europea tomó el modelo concesional español como ejemplo para desarrollar una parte de su política comunitaria de transporte de viajeros por carretera. Entonces, todo eran parabienes para un sistema que funcionaba. Sin embargo, en la actualidad, vivimos un periodo en el que este modelo puede estar cerca de llegar a su fin. Si la modificación del Reglamento 1073/2009 que está debatiéndose cristaliza, se producirá una liberalización de los servicios de larga distancia en todo el Continente.

El director general de Transportes Terrestres afirmó en la jornada de Ascabus que los contactos mantenidos con la comisaria Bulc le hacen ser optimistas, ya que ésta le ha prometido que se tendrán en cuenta las particularidades de nuestro mercado. Y Del Moral también manifestó que Alemania y Francia, dos de los países referentes en Europa, están alineados en la posición española.

Entonces, ¿por qué algunas asociaciones nacionales consideran positiva la modificación? Se apunta que la liberalización traería flexibilidad y acceso para otras compañías, entre otros aspectos, como beneficios de la reforma. Y así se lo han transmitido a la Comisión.

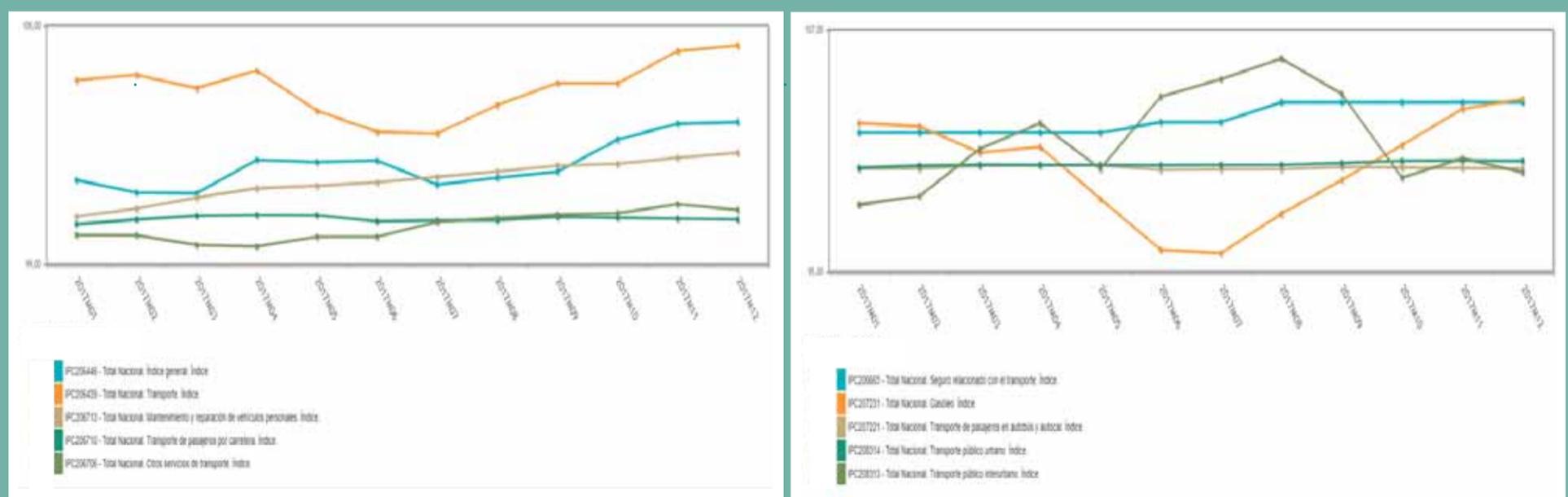
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Todos los indicadores relacionados con el Transporte presentan una curva con clara tendencia al alza. En algunos casos, de manera más que acusada, como en el caso del Transporte y del gasóleo. En este segundo caso, la curva no sorprende, porque desde el verano se ha apreciado en los surtidores un incremento constante del precio del combustible. Incluso el Transporte Interurbano, que venía descendiendo en los últimos meses, repunta ahora y se suma a la tendencia generalizada. Todos los valores inician el ejercicio por encima de cómo acabaron el anterior. En cualquier caso, la curva es menos acusada que en meses anteriores y se parece apreciar cierta tendencia a la estabilización.

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*.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. Mutilva 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, P.15NoreñaASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P.deBamio, 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 Ezkirotz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP	☎ 943-809100
B*. S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
C*. 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

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

AUTOPORTANTES

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

MICROBUSES

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

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

INDUSTRIA AUXILIAR**ACCESORIOS**

BEYCO UNION	Info.bcn@beyco.es
Ciudad de Asunción, 4	☎ 93-3600600
08030 BARCELONA	☎ 93-3600602
C2M	c2m@c2m.es
P. I. Sud C/La Plana 34-36	☎ 93-6731358
El Papiol 08754 BARCELONA	☎ 93-6731357
CABLES Y CONTROLES	ignacio.rojo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. P.I. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
CARADAP	Info@caradap.com
Nicaragua, 68	☎ 93-4191949
08029 BARCELONA	☎ 93-4940638
INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Alava VITORIA	☎ 945-214413

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfo.es
Portocristo, 8. Esc. Dº. 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	

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

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

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

FRENOS

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

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

ILUMINACIÓN

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

LAVADO

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

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

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

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

LUBRICANTES

AGIP ESPAÑA	☎ 91-5962100
Capitán Haya, 48 MADRID	☎ 91-5962119
BRUGAROLAS DISTRIB.	mailbox@brugarolas.com
Cº. de la Riera, 36-44 Rubí	☎ 93-5883100
08191 BARCELONA	☎ 93-5882995
MOBIL OIL	☎ 91-3629000
María de Molina, 6 MADRID	☎ 91-3629647

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

REPSOL	☎ 91-3487900
Orreña, 34-4º MADRID	☎ 91-5561319
SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100
Río Bullaque, 2 MADRID	☎ 91-5327921
TEXACO PETROLIFERA	☎ 91-3874400
Pº Castellana, 216 MADRID	☎ 91-3874437

LUNAS

CARGLASS	☎ 91-6424541
Sierra de Gredos, 1. FUENLABRADA	☎ 91-6421998
BUSRAIL	☎ 976-274404
EI Aragón-Mª. Luna, 11, 19 ZARAGOZA	☎ 976-278407

NEUMÁTICOS

CONTINENTAL INDUSTRIAS CAUCHO	☎ 91-6561115
P. Emp. San Fdo. Edif. E. 2 MADRID	☎ 91-6564836
NEUMATICOS MICHELIN	☎ 91-4105000
Avda. Los Encuartes, 19. Tres Cantos	☎ 91-4105010

NEVERAS

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

PINTURA Y DECORACIÓN

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

PLATAFORMAS

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

PROPULSORES

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

PUERTAS

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

SEGUROS

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

SERVICIOS

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

SUELOS

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

SONIDO Y VÍDEO

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

SUSPENSIONES AMORTIGUACIÓN

SACHS BOGE ESPAÑA	☎ 93-7122311
Carles Bulgas, 3-9 Sant Quirzè	☎ 93-7123453
CONTITECH ESPAÑA	☎ 93-4800400
Ctra. Hoptalet, 147. Cornellá de Llobr.	☎ 93-4800401

TALLERES

CARR. MANUEL LLUCH BALAGUER	☎ 96-1450228
Masamagrell, VALENCIA	☎ 96-1450596
SCAMADRID	☎ 91-6563499
Av. Castilla, 29 Pol. S. Fernando MADRID	☎ 91-6563011
TALL. LABARTA ANORO	labarta@tallereslabarta.com
Autovía Logroño, Km.6	☎ 976-346438
Vistabella 50011 ZARAGOZA	☎ 976-341512

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional

Solicite Información a direccion-tecnica@nexopublic.net

Nexo public
CONSULTING

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

La ciudad china de Shenzhen electrifica toda su flota de autobuses

Los autobuses eléctricos que están en servicio en muchas ciudades y grandes metrópolis de América del Norte, Oceanía y Europa planean liderar su flota en un futuro no tan lejano; 12 ciudades principales se han comprometido a comprar solo autobuses totalmente eléctricos a partir del año 2025.

Sin embargo, estos esfuerzos no se pueden comparar con lo que sucede en Shenzhen (China). Esta megaciudad de 12 millones de habitantes, que ha estado agregando autobuses eléctricos a su flota durante años, ahora ha anunciado que ha electrificado por completo su parque, con una nada despreciable cifra (todo lo contrario, totalmente abrumadora) de 16.359 autobuses eléctricos en funcionamiento.

Números mastodónticos

La ciudad ha construido 8.000 puntos de carga en 510 estaciones de carga de autobuses, y puede cargar aproximadamente la mitad de la flota en cualquier momento dado. Los autobuses eléctricos están ahorrando aproximadamente 345.000 toneladas de combustible por año y 1,35 millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono, según datos de la ciudad.

Shenzhen también tiene un plan para actualizar su flota de taxis a vehículos eléctricos. Se informó que actualmente el 63% de los 12.000 taxis de la ciudad ya funcionan con electricidad.

Comienzan en Asturias las primeras pruebas de un medio de pasajeros con GNL

El 8 de enero se realizó en Asturias la primera prueba piloto de tracción ferroviaria con gas natural licuado (GNL)

de Europa y la primera en el mundo en el sector ferroviario de viajeros, entre Mieres y Figaredo. A ella acudieron los

ministros de Fomento, Íñigo de la Serna, y el ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital, Álvaro Nadal.

El objetivo del proyecto, encabezado por Renfe junto con Gas Natural Fenosa y Enagás, y en colaboración con Bureau Veritas, es verificar la viabilidad de una solución con potenciales ventajas ambientales y económicas para los tráficos que se desarrollan actualmente con tracción diésel en España. El prototipo de tren autopropulsado con gas natural licuado (GNL) prestará servicio en la línea de Cercanías de Ancho Métrico C8f (Baña-Collanzo).

Estas pruebas permitirán contrastar los resultados obtenidos, tanto para tecnología diésel como para la de gas, ya que se mantiene una cabeza tractora con cada tipo de combustible en el mismo tren. De estas pruebas se extraerán conclusiones sobre requisitos técnicos de espacio, peso, refrigeración, y autonomía para la tracción de gas natural, además de otras consideraciones y variables comparativas en emisiones y economía operativa.

Proyecto de descarbonización

El proyecto se enmarca dentro del plan de descarbonización y eficiencia energética en el que trabajan Renfe y Adif y en la estrategia de impulso del Vehículo con Energías Alternativas (VEA) en España 2014-2020, en línea con el objeto y ámbito de aplicación de la Directiva 2014/94 sobre la im-



El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, estuvo presente en el evento.

plantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en Europa. El plan de descarbonización y eficiencia energética del transporte ferroviario, el más sostenible en términos absolutos, resulta clave para la mejora del sistema general de transporte en España desde el punto de vista ambiental y energético.

Este proyecto está en línea con los objetivos de la futura Ley de

Cambio Climático y Transición Energética que prepara el Gobierno. La citada ley marcará el camino para alcanzar los compromisos internacionales adquiridos en materia de cambio climático y energía de forma eficiente. En el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones, el ferrocarril juega un papel fundamental.

Según datos del Ministerio de Energía, el ferrocarril consume prácticamente la mitad de toda la

electricidad utilizada en el sector del transporte en España (el 45,8% frente al 20,1% de la carretera). Además de continuar con la electrificación del ferrocarril, es conveniente apostar por alternativas y el gas natural es el combustible alternativo con mejores condiciones para protagonizar una transición segura y eficiente en el corto plazo, por motivos de disponibilidad, precio y estabilidad.

Volvo y NTU inician pruebas con autobuses eléctricos y autónomos en la ciudad de Singapur

Volvo Buses y la Nanyang Technological University (NTU) de Singapur han alcanzado un acuerdo de cooperación en un programa de I+D para autobuses eléctricos autónomos. Singapur y su Autoridad de Transporte Terrestre (LTA) son reconocidos por su enfoque en el transporte público y el despliegue de vehículos autónomos en un esfuerzo por crear un entorno urbano sostenible.

Para Volvo, esta será la primera aplicación autónoma en transporte público, aunque la tecnología ha sido ya testada en operaciones de extracción de minas, canteras y recogida de residuos.

"Vemos un interés cada vez mayor en vehículos autónomos y eléctricos en ciudades de todo el mundo. Junto con NTU, una de las principales universidades tecnológicas del mundo, ahora tenemos la posibilidad de probar varias soluciones en condiciones reales en una ciudad importante que tiene



grandes ambiciones para su transporte público", dijo Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses.

La base del programa consiste en dos autobuses 100% eléctricos Volvo 7900 de 12 metros. Volvo y NTU construirán la solución de conducción autónoma en la plataforma de Volvo. Uno de los autobuses eléctricos autónomos en el programa se utilizará en la nueva instalación avanzada de pruebas de Singapur para vehículos autónomos, Cetran, donde se pro-

barán nuevas funcionalidades y cómo el autobús interactúa con otros usuarios de la carretera en diversas condiciones.

El segundo autobús se usará para pruebas en el depósito de autobuses en asociación con el operador de transporte público SMRT. El objetivo es que los autobuses autónomos del futuro sean capaces de cargar sus baterías, conducir a través de los depósitos hasta el vehículo de lavado y estacionar, de forma totalmente autónoma.

El Parlamento debate la tecnología española del Sector

La industria española de equipos y componentes de todo el sector de la automoción, representada por Sernauto, en estrecha colaboración con Clepa (la Asociación Europea de Proveedores de Automoción), presentó en Bruselas las diversas soluciones tecnológicas producidas en el país en pos de la reducción de emisiones de CO₂ y que contribuyen a la descarbonización del transporte.

Durante el desayuno organizado por Pilar Ayuso, miembro del Parlamento Europeo, con eurodiputados españoles, representantes de empresas de la Junta Directiva de Sernauto como Bosch, CIE Automotive, Gestamp, Grupo Antolin y Valeo presentaron los desarrollos que se están llevando a cabo en esta línea como la gestión térmica, la mejora de la eficiencia del sistema de propulsión y el aligeramiento de peso de componentes y estructuras así como el aprovechamiento de recursos materiales y energéticos.

Sigrid de Vries, secretaria general



de Clepa, declaró que "Clepa le pide al legislador que mantenga la mentalidad abierta hacia todas las opciones tecnológicas y proporcione un marco político que promueva la innovación en Europa. No existe una solución única para alcanzar los objetivos de eficiencia energética y reducción de emisiones de CO₂: automóviles, furgonetas, motocicletas, autobuses y camiones proporcionan diferentes soluciones para la movilidad, por lo que los clientes deben tener la oportunidad de elegir la combinación tecnológica que mejor se adapte a sus necesidades".

LEGISLACIÓN AUTONÓMICA**Ordenación en C-LM**

► **LEY 1/2018, DE 11 DE ENERO, DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 14/2005, DE 29 DE DICIEMBRE, DE Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha.**
En el DOCLM, a 24 de enero de 2018.

Las Cortes de Castilla-La Mancha, han aprobado y yo, en nombre del Rey, promulgo la siguiente Ley.

Exposición de motivos

El sector del taxi en Castilla-La Mancha atraviesa un momento difícil por la propia crisis económica y la aparición de nuevas propuestas de transporte en base a la mal llamada "economía colaborativa" que hacen competencia desleal y que necesitan de regulación para defender los derechos de los usuarios y de los profesionales del sector. Actualmente se encuentra en tramitación el Reglamento Regional del Taxi en Castilla-La Mancha como desarrollo del título IV de la Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte por Carretera en Castilla-La Mancha.

El sector del taxi ha venido reclamando la modificación del art. 45 de la citada ley que regula la capacidad de los vehículos y que limita con carácter general el número máximo de plazas a cinco.

La modificación del número máximo de plazas hasta siete, manteniendo en condiciones excepcionales las nueve ya previstas en la ley, permitirá dar respuesta a una demanda creciente de los usuarios del taxi y que permitirá una reducción en los costes de desplazamiento para los usuarios y especialmente a las familias de nuestra región y a jóvenes en sus desplazamientos colectivos.

Esta medida tendrá especial repercusión en las comarcas más despobladas de nuestra región donde el taxi se presenta como el medio de transporte que proporciona una mejor respuesta a las necesidades de movilidad al presentar una mayor oferta de plazas para los usuarios.

Por otra parte, en el Consejo Regional de Transportes celebrado el pasado 12 de junio se informó favorablemente la propuesta de futura modificación de la Ley 14/2005 en el sentido de aumentar el número máximo de plazas para los servicios de transporte en vehículos turismo.

Artículo único. Reforma de la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha.

El artículo 45 de la Ley de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha quedará redactado conforme al siguiente tenor literal:

"Artículo 45. Capacidad y modalidad de contratación.

1. Los servicios de transporte en vehículos de turismo se autorizarán como norma general como mínimo para cinco y como máximo para siete plazas, incluida la persona que conduce, y tendrán carácter discrecional, debiéndose realizar, con la salvedad prevista en el párrafo siguiente, mediante la contratación global por la persona transportista de la capacidad total del vehículo.

2. No obstante lo previsto en el epígrafe anterior, en zonas de baja densidad poblacional, difícil accesibilidad y débil tráfico que no se hallen debidamente atendidas por los servicios regulares de transporte de personas, los municipios, previo informe favorable de la consejería competente en la materia, o esta última cuando se trate de servicios zonales o

interurbanos, podrán autorizar la contratación por plaza con pago individual.

3. Los municipios, previo informe favorable de la consejería competente en materia de transportes, o esta última cuando se trate de servicios zonales o interurbanos, podrán autorizar con carácter excepcional, el aumento de plazas por encima de siete, sin superar en ningún caso las nueve plazas incluida la persona que conduce, previa justificación de la necesidad de dicha medida en función de las características orográficas, demográficas, actividad económica o distribución de servicios de la zona".

Disposición final única. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha.

Toledo, 11 de enero de 2018. El presidente, Emiliano García-Page Sánchez.

Urbano en Segovia

► **ANUNCIO DEL AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA de reapertura del plazo de presentación de ofertas de la contratación del Servicio Público de Transporte Colectivo urbano de viajeros por autobús en la ciudad de Segovia.**
En el BOE, a 6 de enero de 2018.

De conformidad con el acuerdo núm. 297 adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada el día 1 de diciembre de 2017, se rectifican los errores contenidos en los documentos que integran los anexos del Pliego de Prescripciones técnicas para la contratación del Servicio Público de Transporte Colectivo urbano de viajeros por autobús en la ciudad de Segovia, cuya licitación fue convocada mediante anuncio publicado en el BOE núm. 248, de 14 de octubre de 2017.

Se procede a la apertura de un nuevo plazo de presentación de proposiciones de 40 días naturales contados a partir del día siguiente a la publicación de este anuncio en el BOE. El resto de las condiciones de contratación no se modifican. La información relativa a esta licitación está publicada en la Plataforma de Contratación del Sector Público.

Segovia, 2 de enero de 2018.- Ilma. Sra. Alcaldesa-Presidenta.

Tarifas en Euskadi

► **ORDEN DE 8 DE ENERO DE 2018, DE LA CONSEJERA DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS, por la que se aprueban las nuevas tarifas de los servicios de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo, dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco.**
En el BOE, a 6 de enero de 2018.

La variación de los precios en algunos de los elementos que componen la tarifa en los servicios de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo, dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aconseja elevar las tarifas vigentes. En su virtud, y en ejercicio de la competencia que me atribuye el artículo 3.1 del Decreto 74/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, puesto en relación con los artículos 3 y 17 de la Ley 2/2000, de 29 de junio, de trans-

porte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo,

Dispongo:**Artículo 1.-**

Autorizar las tarifas por prestación de los servicios de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas incluido la del conductor o conductora, y provistos de la autorización de transporte clase VT, en las siguientes cuantías máximas, en las que está incluido el Impuesto sobre el Valor Añadido: Tarifa III (Diurna de 7:00 a 22:00 horas).

(1) El mínimo de percepción incluye 1.500 metros de recorrido.

Tarifa IV (Festivos y nocturnos de 22:00 a 7:00).

(2) El mínimo de percepción incluye 1.500 metros de recorrido.

Artículo 2.

No serán de aplicación las tarifas máximas expresadas en el artículo 1 a los servicios de transporte público interurbano por carretera prestados con arrendamiento de vehículos con conductor.

Artículo 3.

Los servicios se contratarán en régimen de alquiler por coche completo y los servicios se entenderán en circuito cerrado hasta el punto de partida por el recorrido más corto, si no se conviene expresamente lo contrario. En el supuesto de utilización de infraestructuras de peaje se deberá abonar por el usuario o usuaria el importe correspondiente al trayecto que realice hasta llegar a su punto de destino.

Artículo 4.

Las tarifas recogidas en el artículo 1 deberán cobrarse mediante taxímetro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 2/2000, de 29 de junio, en el artículo 32 del Reglamento de la Ley 2/2000 aprobado por Decreto 243/2002, de 15 de octubre y en la Orden de 10 de octubre de 1990, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, y con las excepciones señaladas en la citada normativa. El aparato taxímetro entrará en funcionamiento según lo dispuesto en el artículo 44 del Reglamento de la Ley 2/2000, aprobado por Decreto 243/2002, de 15 de octubre.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 32.1 en relación con el artículo 4.h del citado Decreto 243/2002, de 15 de octubre, y a petición de las personas usuarias del servicio, se deberá emitir el correspondiente documento justificativo de pago mediante la correspondiente terminal emisora de recibos.

Artículo 5.

Se autoriza la utilización de aparatos taxímetros que posibiliten el cambio automático de la tarifa III a la IV y viceversa, cuando se llegue a la hora o al día festivo que impliquen el cambio de tarifa.

Artículo 6.

A los efectos de la aplicación de la tarifa IV establecida en el artículo 1, serán considerados festivos los domingos y los días fijados como festivos en la correspondiente normativa autonómica y local, así como los sábados y los días 24 de diciembre y 31 de diciembre.

Artículo 7.

El incumplimiento de lo dispuesto en esta Orden, será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley 2/2000, de 29 de junio.

Disposición final primera

Se faculta a la Directora de Planificación del

Transporte de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para dictar las disposiciones de desarrollo de la presente Orden.

Disposición final segunda

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 8 de enero de 2018. La Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, María Aránzazu Tapia Otaegui.

CAP en Castilla y León

► **ORDEN FYM/8/2018, DE 9 DE ENERO, por la que se convocan pruebas para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de viajeros y mercancías por carretera, correspondientes a 2018.**
En el BOCyL, a 19 de enero de 2018.

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo, establece una formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

La formación obligatoria de los conductores se establece como algo diferente de la que existe para la obtención de los permisos de conducción a que se refiere la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción, incorporada al ordenamiento interno por el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. La nueva formación, diferente de esta última, tanto en su estructura como en su contenido y destinatarios. Por una parte, se establece una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otra, una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos. Las materias sobre las que se exigen conocimientos afectan fundamentalmente a la actividad de transporte a que se dedican profesionalmente estos conductores.

El Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, de acuerdo con la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, y con la finalidad de regular la obligación referida anteriormente, establece las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos de empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

► Continúa en el próximo número

Conferencia**Nuevas soluciones para el Sector**

Título: 'Conferencia Final del Proyecto de EBSF_2'
Cuándo: 18 de abril 2018
Dónde: Hotel Courtyard by Marriott (en Viena)

El consorcio EBSF_2 organiza la Conferencia Final de su proyecto para mostrar las nuevas soluciones e innovaciones tecnológicas de las empresas participantes en el proyecto. Todos los participantes tendrán la oportunidad de discutir los resultados que llevan probando en los 12 países europeos en los que se ha llevado a cabo.

Congreso**Congreso de la distribución**

Título: XXVII Congreso Nacional de la Distribución de la Automoción
Cuándo: 7 y 8 de febrero 2018
Dónde: Ifema Madrid
Organiza: Faconauto

La Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (Faconauto) organiza el XXVII congreso Nacional de la Distribución de la Automoción, que tendrá lugar los días 7 y 8 de febrero en el Centro de Convenciones Norte de IFEMA. Gerardo Pérez, presidente de Faconauto, hará públicos los datos de cierre obtenidos durante el año 2017.

Máster**Últimas plazas del Máster Confibus**

Título: Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera
Dónde: Escuela ESIC
Organiza: Confibus

La 8ª edición del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, de Confibus, dispone aún de plazas libres. Este Máster tiene una duración de 450 horas, de las que 405 son lectivas, con un formato similar al de las anteriores ediciones. El curso se impartirá en ESIC, en la sede de Arturo Soria, 161 (Madrid).

Curso**Tráfico en túneles**

Título: Curso sobre sistemas Inteligentes de Transporte y Seguridad en Túneles
Cuándo: desde el 12 de febrero
Organiza: ITS

ITS España comienza el 12 de febrero el curso online sobre Sistemas Inteligentes de Transporte y Seguridad en Túneles. Estará disponible hasta el 12 de marzo en la plataforma de la organización. El programa aborda la instalación eléctrica ventilación y protección de incendios en los túneles, así como la gestión y supervisión del tráfico.

Curso**Nuevas normativas**

Título: Curso sobre Enforcement para el Tráfico y la Seguridad Vial
Cuándo: desde el 13 de febrero
Dónde: Madrid
Organiza: ITS

El 13 de febrero comienza el Curso sobre Enforcement para el Tráfico y la Seguridad Vial en la Dirección General de Tráfico, en Madrid. Los interesados se deben apuntar, como muy tarde, el 9 de febrero en la plataforma del ITS, organizador del curso. Se tratarán nuevas tendencias del control de vehículos, como los helicópteros o drones.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

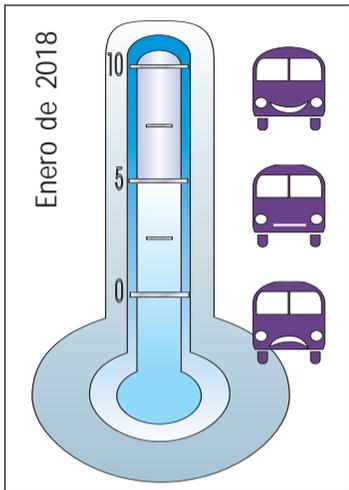
Nexopublic

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

¿Rebaja del IVA para el urbano?

Flexibilizar el IVA a nivel comunitario abre la puerta a que el transporte público pueda pasar del tipo actual reducido del 10% al superreducido del 4%. Al menos, así lo entiende Atuc, que considera una desigualdad "injustificada" la que se produce con otras propuestas de ocio en este sentido. En el caso del transporte público, "si se le aplicara el tipo superreducido del 4%, se traduciría en una inyección de 150 millones de euros al sistema", según las cifras estimadas por la Asociación.



PREVISIONES

COYUNTURA/El año 2018 arranca con buenas perspectivas para la carretera

Si el petróleo no lo impide, el año 2018 será de consolidación

El ritmo de renovación de las grandes empresas de transporte urbano y el buen momento que atraviesa el turismo hacen suponer que las matriculaciones de vehícu-

los vivirán un 2018 al alza, como se aprecia en los primeros datos del año. También existe optimismo al respecto de los viajeros, pero se requiere tregua del petróleo.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

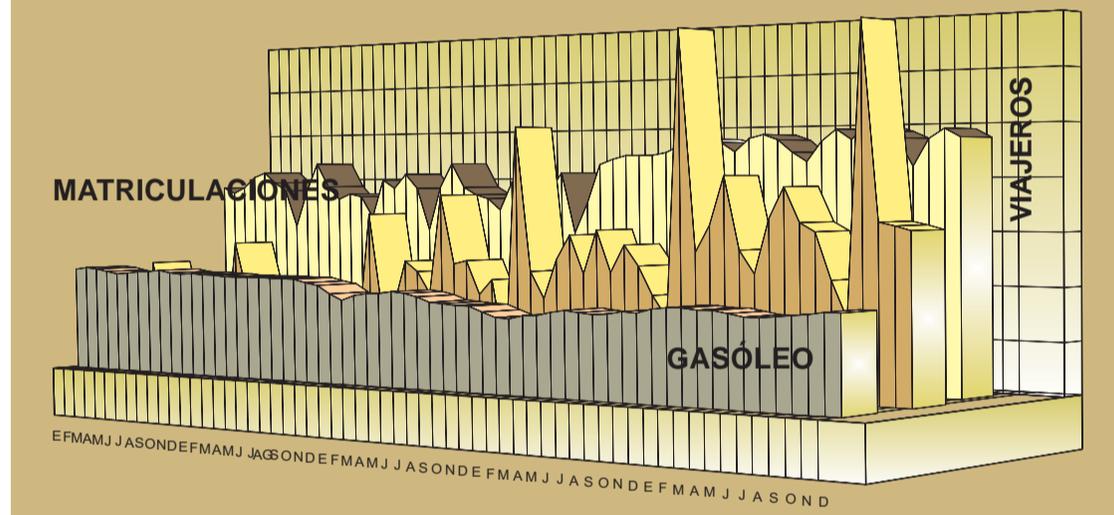
 Sin novedad en el precio del petróleo, lo que no es buena señal. Se mantiene en el entorno de los 70.

FLUJO DE VIAJEROS

 El año parece que finaliza con cierto repunte, con el Discrecional solucionando la baja del Laboral.

MATRICULACIONES

 Color verde para el cómputo anual, aunque los dos últimos meses no han ayudado a la cifra final.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Relevo en la Dirección de Setir



Gervasio Pereda

Gervasio Pereda asume la Dirección General de Setir, la empresa de servicios de Astic, tras relevar a Ramón Fernández. Natural de Bilbao, comenzó su carrera profesional en Alemania, en el Grupo Volkswagen. Pasó por Grupo Cesáreo Martín-Sanz, Fertiberia y Acotral, su último destino.

▼ Descenso

Francia retoma la 'viñeta'



Elisabeth Borne

Tras la fallida implantación de la ecotasa, hace ya casi un lustro, el Ejecutivo galo parece estar preparando una 'viñeta' para todos los camiones que transiten por sus carreteras, con el consiguiente perjuicio para el Transporte nacional, que no ha tardado en criticar la idea de la ministra vecina.

En Ruta



La navegación interior

Violeta Bulc

ME ALEGRA QUE tengamos la oportunidad de discutir y llamar la atención sobre la navegación interior en el Danubio. También doy la bienvenida al nuevo ministro de Transporte de Rumanía, Félix Stroe.

El Danubio ha estado en el corazón de la historia cultural y política europea durante miles de años. Es un salvavidas para muchas regiones en los ocho Estados miembros europeos que atraviesa, y una ruta de envío vital a lo largo de nuestra historia.

La navegación interior en general, y específicamente en el Danubio, tiene un gran potencial para liderar el camino hacia una movilidad digital, descarbonizada, respetuosa con el medio ambiente y la gente, para aumentar la eficiencia y la conectividad del transporte de la UE, que son los dos objetivos centrales de nuestra Visión de Movilidad.

Son conscientes de que uno de nuestros objetivos clave es descarbonizar el sistema de transporte europeo. En la actualidad, el Sector del transporte de la UE es responsable de una cuarta parte de las emisiones totales en la UE. De hecho, debido a la mala calidad del aire en general en la UE, 400.000 personas mueren prematuramente cada año.

Por lo tanto, el momento de actuar y centrarse en la descarbonización es ahora. Hace apenas dos semanas, aprobamos un ambicioso segundo paquete de movilidad que coloca a la UE en el camino de ser líder mundial en lo que respecta al respeto de nuestras obligaciones climáticas.

Violeta Bulc, comisaria europea de Transportes, en el Danube Transporte Day. Bruselas, 23 de noviembre.

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

