

Cree un 2,2% el número de viajeros el año pasado

Buenas noticias para la carretera, que recuperó usuarios el año pasado en relación con el resto de modos. En concreto, un 2,2%, gracias sobre todo al Urbano y al Discrecional.

Protagonistas



Rafael Roig

El presidente de **FEBT** confirma que, tras 40 años de vida, la Federación balear mantiene sus principios. / Pág. 2



Till Oberwörder

Es el nuevo presidente de **Daimler Buses**, a donde vuelve tras otros destinos para sustituir a Schick. / Pág. 3



Pedro de Miguel

Busway incrementa su presencia en el segmento **B2B** con una nueva aplicación de gestión y reservas. / Pág. 6



Francisco Iglesias

Alsa sigue ampliando horizontes: ahora se certifica como formador para el transporte ferroviario. / Pág. 34

Según publica el INE, el número de viajeros que utilizaron el transporte público superó los 4.744,3 millones en el conjunto del año 2017, lo que supuso un aumento del 2,2% respecto a 2016. El transporte urbano se incrementó un 2,8% y el interurbano un 1,6%. Dentro del transporte urbano, el autobús creció un 1,6%. El número de viajeros del transporte interurbano por autobús bajó un 0,2% y el transporte especial y discrecional creció un 0,4% durante el año 2017, gracias al segundo. **Panorama / Pág. 7**

El Sondeo NEXOBUS 2017 constata el optimismo de los fabricantes

El Sector confía en seguir creciendo

Las responsables de las principales marcas que compiten en nuestro mercado coinciden en muchas de sus previsiones de cara a 2017. Apuntan que las matriculaciones seguirán al alza y confirman que será un año con un importante número de novedades de producto, a pesar de que no habrá feria sectorial (aunque sí IAA en Hannover). Al respecto de la cuestión ferial, la opinión es unánime en lo relativo a un posible cambio de fechas de FIAA, apostando por recuperar la anterior ante la escasa afluencia de operadores registrada en la pasada edición. **Dossier / Pág. 35-39**



MERCEDES

La firma de la estrella adelanta la versión 100% eléctrica del Citaro. **Contacto / Pág. 23-26**



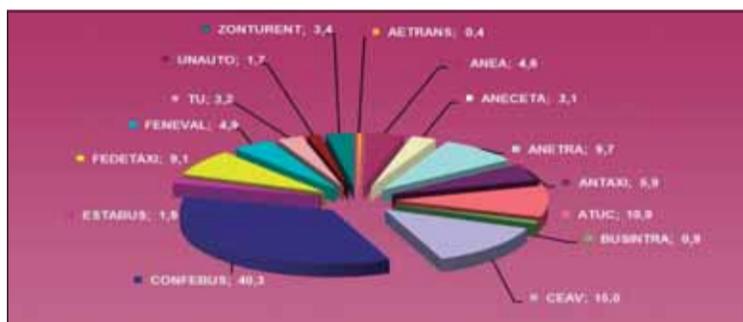
IRIZAR

Las primeras 15 unidades eléctricas del ieBus ya circulan por las calles de la capital. **Novedades / p. 22**



MERCEDES

Los nuevos minibuses Sprinter y los chasis para carrozar, en verano. **Novedades / p. 27**



Hay nuevo Comité hasta 2021

Según los datos oficiales del Ministerio de Fomento sobre la nueva composición del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para el periodo 2018-2021, Confibus, junto con sus asociacio-

nes miembro de Estaciones (Aneceta y Estabus) y de Urbanos (Busintra y TU), representa el 49,4% del Pleno y el 70,6% del total del transporte en autobús, en todas sus modalidades. **Panorama / Pág. 5**

Atuc defiende al Sector en en muy diversos frentes

La Asociación de operadores de transporte urbano colectivo ha tenido presencia en varios frentes durante las últimas semanas. Por un lado, ha solicitado al Gobierno que contemple al transporte público como posible solución a la cada vez peor calidad del aire, al tiempo que suscribía la Declaración de la Comisión Europea en favor de las flotas ecológicas. Además, en un ámbito más operacional, ha presentado una guía con las ventajas de ir incorporando el *contactless*. **Panorama / Pág. 5**

Sumario

Moventia adquiere Transports Pujol

El Grupo diversifica e incrementa su dimensión incorporando al histórico operador. / Pág. 12

Opinión / Editorial / Tribuna..... 2-3
De Frente: '1073/2009' 4
Panorama / Actualidad 5-17
Informe: 'Observatorio' 19
Nexocar 21
Coyuntura 42-43
Innovación: 'Málaga' 45

Información actualizada a diario y nuevas secciones con más contenido

Date de alta en Nexobus.com
Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana en tu email

Tribuna



40 años con los mismos objetivos del primer día

Rafael Roig

LA FEBT CUMPLIÓ hace poco 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.

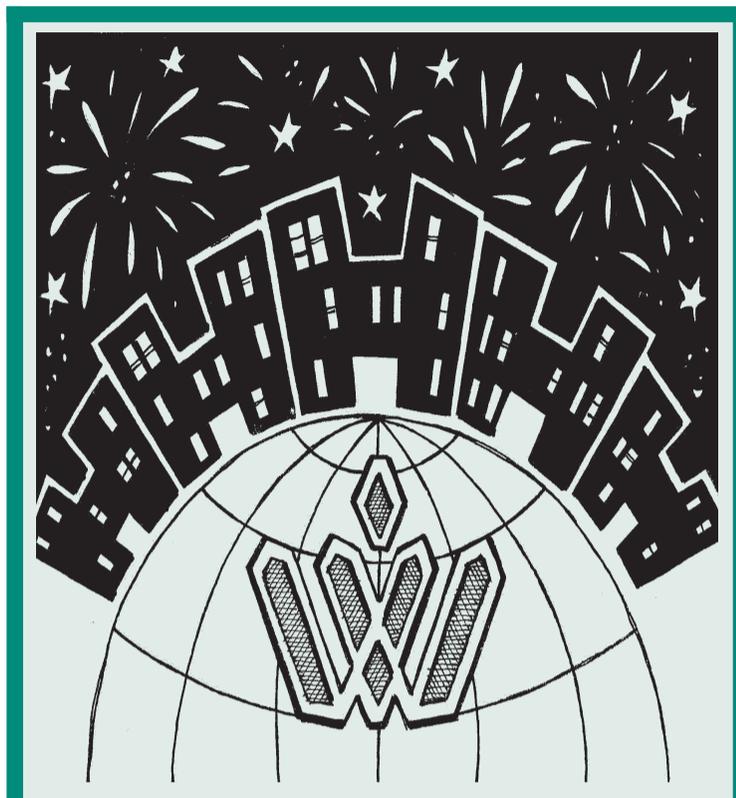
Por eso, este aniversario se presenta como un momento fundamental para comprender un poco más, como se reclama de forma repetida desde la Federación: Reconocer y hacer valer el valor estratégico del Sector del transporte de viajeros y mercancías en nuestra economía.

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.

Todos nuestros sectores, sin excepción, son necesarios para el desarrollo y el bienestar de nuestra comunidad. A pesar de que algunas veces se ha señalado a nuestro Sector como principal culpable de la saturación, las cifras de la flota profesional son idénticas a las registradas en 2010. En cambio, lo que no hay duda es que ha aumentado año tras año el parque de vehículos privados. Estos datos merecen una reflexión colectiva compartida por toda la sociedad.

También quiero aprovechar esta ocasión para remarcar la importancia que supone que las empresas invertimos en la formación, factor clave y necesario para garantizar la competitividad de nuestro Sector, en vistas a conseguir los máximos niveles de calidad y de servicio. En este sentido, recalco que es necesario formar nuevos conductores de los carnés C para mercancías y D para viajeros, pero también los idiomas y las nuevas tecnologías, y si lo digo hoy y aquí, es porque desde este mismo momento debemos trabajar para lograr este objetivo entre todos.



El turismo es la principal fuente de riqueza y progreso desde los '60, y todos tenemos que contribuir a mejorar la calidad del servicio

Y una última reflexión antes de terminar, para la Federación y para todos los que residimos y trabajamos en Baleares, el turismo es la principal fuente de riqueza y progreso desde los años '60. Gracias a este sector, en su conjunto, el progreso no hubiera sido posible en nuestras Islas. Y no hay duda de que todos tenemos que contribuir a mejorar la calidad de nuestros servicios, con el objetivo claro de que los turistas que año tras año nos visitan, se sientan en Baleares como en su casa y repitan su experiencia. Sin turismo no es posible disfrutar del presente que vivimos y mucho menos confiar en un futuro de prosperidad para todos.

Hoy 40 años después, podemos decir que el objetivo que aquellas

personas se marcaron creando la FEBT, es decir, sostener con el transcurrir del tiempo sus ideales empresariales, ha conseguido con éxito generar y crear los espacios necesarios para seguir con una mejora progresiva de la actividad empresarial, siempre en función de las demandas de todos aquellos que conformamos, desde el primer hasta el último, la Federación empresarial Balear de Transportes. Por nuestra parte, si que los puedo asegurar, que 40 años después, seguimos igual que antes con la idea fija de adaptarse a las nuevas necesidades ya los nuevos desafíos que nos ofrece el futuro.

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

Columna



Inversiones en el ferrocarril

Violeta Bulc

GRACIAS POR LA invitación para estar aquí y dar mi opinión sobre el camino a seguir para la inversión en transporte más allá de 2020. Estamos, por decirlo en términos ferroviarios, en un punto crítico en términos de financiación del Transporte. Las discusiones ya están muy avanzadas en cuanto a lo que se podría estar acercando a la inversión en transporte, y el próximo MFP tendrá naturalmente un impacto importante y duradero en el nivel de apoyo de la UE para futuros proyectos de transporte.

Creo firmemente en el ferrocarril como modo de transporte. Limpio, seguro y potencialmente eficiente, para mover personas y bienes a larga distancia. El ferrocarril, como componente central de nuestro sistema de transporte, es un importante motor de crecimiento económico.

Y permítanme decir con claridad y sin términos inciertos, que la política de transporte de la UE y los fondos públicos de la UE han sido más que generosos a la hora de utilizar este MFP actual.

El 73% de los 24.050 millones de euros disponibles en el marco de las convocatorias de fondos CEF entre 2014 y 2020 se concedió al ferrocarril. Sin embargo, la participación del ferrocarril como modo de transporte permanece estancada.

Por lo tanto, aunque creo en el potencial del ferrocarril, el potencial por sí solo no es suficiente. La entrega, la ejecución y la voluntad de trabajar juntos como una industria es esencial para que el ferrocarril continúe recibiendo la mayor parte de los fondos de CEF después de 2020.

El ferrocarril competirá con otros modos por una parte del pastel, por lo que le conviene estar unido.

El presupuesto general de la UE, si tenemos la suerte de mantenerlo en su nivel actual, estará bajo mucha presión, y es mi deber como comisaria europea de Transporte intentar que el contribuyente europeo obtenga el mejor rendimiento en cada euro. Ellos pagan en impuestos. La competencia es feroz, ¡desde otros modos de transporte, pero también desde otros sectores muy dignos de la economía! Y este es el contexto al que nos tenemos que enfrentar hoy en día.

Violeta Bulc, comisaria de Transportes de la Comisión Europea, ante el parlamento lituano. 13 de febrero.

Apuntes

Relevo en King Long



Joaquín Carrera

El hasta la fecha gerente territorial en King Long España, Joaquín Carrera, acaba de ser nombrado director comercial a nivel nacional, en sustitución de Cayetano Peláez, que continuará su carrera profesional en el segmento de las furgonetas para mercancías. "Dada la fuerte expansión de la compañía en España, y continuando con el trabajo realizado por su antecesor, desde el pasado mes de enero Joaquín Carrera afronta el reto de la Dirección Comercial en España y Portugal", según el comunicado de la marca. Sus primeras declaraciones están en la sección Sondeo NEXOBUS.

Comité madrileño



Jesús G. Tomey

El presidente de Aetram ha sido reelegido para el mismo cargo en el Departamento de Viajeros del Comité Madrileño de Transporte por un período de otros cuatro años, asumiendo al mismo tiempo la presidencia de todo el Comité (incluidas mercancías). El pasado 12 de enero quedó constituido el Comité y Aetram ha revalidado una mayoría que roza el 70% en la Sección del Transporte Público Interurbano Regular de Uso Especial y Discrecional de Viajeros de dicho Comité en la Comunidad de Madrid, mayoría que ostenta desde su creación hace 12 años.

Un nuevo Wing



Gael Queralt

Las XVII Jornadas de Apetam y II Jornadas Abiertas del Transportes de Viajeros en Andalucía, organizadas por Fedintra en el Palacio de Congresos de Málaga, fueron el escenario elegido por Indcar para la puesta de largo del renovado Wing. "El Wing se renueva para ofrece el mismo compromiso global de prestaciones, pero con más longitud, más capacidad de pasajeros, más maletero, más espacio interior y mejor equipamiento. Con ello, se amplían las posibilidades del modelo para hacerlo aún más versátil y polivalente", indican desde la compañía catalana que dirige Queralt.

Editorial

Acceso al Sector

EL REQUISITO DE DISPONER DE cinco autocares como mínimo para acceder al Sector en nuestro país está a punto de convertirse en algo pretérito. La 'culpa' en última instancia, porque el asunto viene de largo, recae sobre el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que considera que tal requisito no es legal, por lo que todos los Estados miembros que tengan articulada alguna medida semejante, como es el caso de España, deben proceder a su derogación.

De este modo, tanto el transporte de viajeros como el de mercancías, en el que se exige un mínimo de tres camiones para poder comenzar a operar, entran en un proceso de liberalización que, de momento, no sabemos hacia dónde nos conduce.

Las intenciones de Fomento de erradicar la atomización sufre un serio revés. En las dos últimas décadas, muchas han sido las ocasiones en que desde la Administración se ha 'lamentado' la gran cantidad de autónomos que conforman el Sector de mercancías, abogando por una concentración empresarial que, justo es reconocer, se estaba logrando. En el caso de los Viajeros, esta atomización de autónomos no es tan elevada, pero predominan las pequeñas empresas familiares, que también podrían ver cómo su actividad se ve condicionada de forma evidente.

Es curioso que todas las Organizaciones empresariales del Departamento de Mercancías, desde CETM hasta Fenadismar, pasando por Astic e incluso Fetranca (que representa a los autónomos), consideran la decisión del Tribunal comunitario perjudicial para nuestro país, pero no va a quedar más remedio que asumirla, tal y como ya ha comunicado el Ministerio de Fomento.

La cartera que gestiona De la Serna afirma que "acatará la sentencia, que obliga a modificar las condiciones hasta ahora exigidas para la obtención de las autorizaciones de transporte, tanto de mercancías como de viajeros en autobús, suprimiendo dicha exigencia. No obstante, el requisito continuará en vigor hasta que se publique la norma mediante la que formalmente se suprime, cuestión que se abordará en el proyecto de modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), actualmente en tramitación. Su modificación planteará elevar el rigor en el cumplimiento de otros requisitos para obtener la autorización de transporte, expresamente previstos por la reglamentación comunitaria".

Un breve inciso. Esta nueva y necesaria modifi-

cación del ROTT es justo lo que no le hacía falta al Sector, que lleva casi un lustro discutiendo sobre su reforma. Eso sí, el Transporte no está demasiado de acuerdo con el articulado que Fomento pretende elevar al Consejo de Estado para su discusión y/o aprobación, por lo que podría abrirse una nueva puerta a la introducción de los cambios que el Sector propone. Por buscar una visión positiva entre tanto caos...

Veremos cómo se desarrollan los acontecimientos, pero el Gobierno tiene ante sí una papeleta muy complicada, con escaso margen de maniobra.

En otro orden de cosas, la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, Anetra, ha firmado un Acuerdo de colaboración con el Despacho de Abogados Law & Ley Consulting para que sus asociados puedan reclamar a los fabricantes de chasis conocidos como 'cártel de camiones', por fijar y acordar precios de venta de sus vehículos y retrasar el calendario de introducción de la tecnología de emisiones exigidas por las normas Euro 3 a 6 en camiones de más de seis toneladas, entre los años 1997 y 2011. Y, si hablamos de camiones, ¿por qué Anetra reclama para sus asociados?

El bufete contratado por la Asociación defiende que el chasis o bastidor del autocar forma parte de aquellos en los que las marcas realizaron esos acuerdos colusorios, por lo cual iniciarán las correspondientes demandas de reclamación de daños por la adquisición de estos vehículos.

A su vez, Law & Ley Consulting cuenta a su favor con la colaboración del Grupo de Investigación de Economía Aplicada y Globalización de la Universidad de Granada, que coordina y dirige el informe sobre el impacto económico de esta decisión, siendo los únicos que han determinado el daño emergente causado en un 31,28% del sobreprecio del chasis. El riesgo para el asociado será mínimo, pues este despacho plantea la reclamación a éxito, según informa la propia asociación.

Se abre, de este modo, una nueva vía de posible recuperación económica para el Sector. Está por ver si llega a buen puerto, porque es novedosa y no se tiene constancia de que en otros países existan iniciativas similares. Lo que sí se conoce es que, en Alemania, por ejemplo, las primeras sentencias en el ámbito de los camiones han sido favorables a los demandados, y que en España, donde ya se han presentado múltiples demandas, las sentencias se esperan para este año.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

Anetra demandará a los fabricantes de chasis por el 'cártel de camiones'

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 Uviala | 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) | Nexotel (Información Electrónica) | Herrero (Propiedad Industrial) | Nexodata (Base de Datos) | Gráficas de Prensa Diaria (Impresión y Papel)

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

Directa

40 años de Hispacold

La firma sevillana Hispacold, fabricante de sistemas de climatización para autobuses, autocares y coches ferroviarios, acaba de concluir las celebraciones de su 40º aniversario, con un acto institucional al que asistieron personalidades de la política, del mundo empresarial y del Sector del transporte de pasajeros, acompañando a Juan Carlos Cantalapiedra, presidente de Hispacold. Una jornada de puertas abiertas para mostrar los más de 10.000 m2 de una fábrica que aplica la metodología Lean, que permite producir y suministrar en función de la demanda, optimizando el valor añadido de sus productos con una calidad competitiva y una alta flexibilidad. Con una plantilla cercana a los 200 empleados, la compañía cerró 2017 con una facturación de 37,8 millones de euros, y prevé alcanzar los 42 este ejercicio. Muchas felicidades.

Personaje del Mes



Till Oberwörder, de 47 años, ha sido nombrado nuevo presidente de Daimler Buses y consejero delegado de EvoBus GmbH, con fecha 1 de abril, sucediendo a Hartmut Schick tras su marcha a Daimler Trucks Asia. En los últimos años, Oberwörder ha demostrado su capacidad y su experiencia internacional en Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks y Daimler Buses, habiendo sido responsable de Ventas de Evobus entre 2012 y 2015.

Till Oberwörder

Nuevo presidente de Daimler Buses y consejero delegado de Evobus, en sustitución de Hartmut Schick que se va a Asia.

Marcha atrás

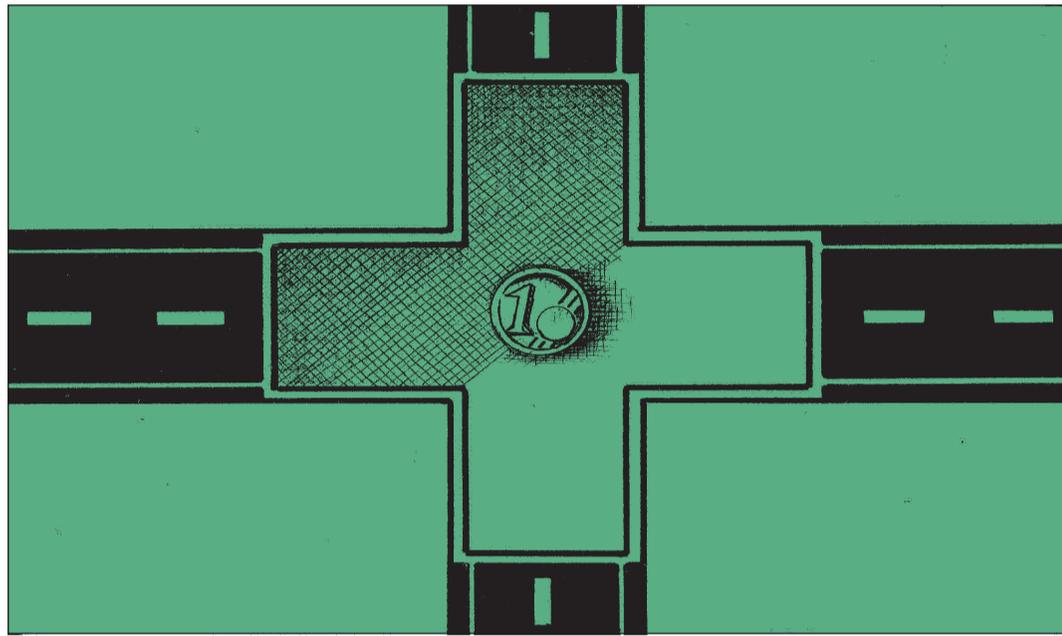
¿Mala planificación?

El Ayuntamiento de Santander va a crear grupos de trabajo con las asociaciones de vecinos de distintos barrios de la ciudad para analizar el funcionamiento del nuevo sistema de transporte urbano en cada uno de ellos y trabajar conjuntamente, y en coordinación con la Universidad de Cantabria y los técnicos del TUS, para solucionar los desajustes que se puedan estar produciendo. Así lo ha reconocido la alcaldesa de la ciudad, Gema Igual, avanzando que también se escuchará a los trabajadores. "Es un sistema que afecta a todos y, por eso, vamos a contar con todos", ha asegurado. Y es que la puesta en marcha del MetroTUS en la ciudad no está dando el resultado esperado, debido quizá a la mala planificación de rutas y servicio. Nada que no tenga solución, por cierto.



x De Frente**¿Mantener el sistema concesional español?**

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. Confibus, de la mano de los principales sindicatos de trabajadores, apuesta por no modificar el reglamento, aunque no son pocas las asociaciones empresariales (como Anetra, pero también territoriales como Aetram o Fandabus), que prefieren un cambio hacia la liberalización.

**A favor****Idoneidad de nuestro sistema**

CONFEBUS, UGT y CC.OO. han firmado una declaración conjunta en defensa del sistema español de transporte público ante la propuesta de modificación del Reglamento 1073/



contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones. Tal y como ha sido adoptada, dicha propuesta presenta una serie de incompatibilidades con la actual organización de los

servicios de transporte público interurbano en autobús en España y pone en riesgo el sistema de movilidad que garantiza la cohesión territorial y social de millones de personas en el país.

servicios de transporte público interurbano en autobús en España y pone en riesgo el sistema de movilidad que garantiza la cohesión territorial y social de millones de personas en el país.

Rafael Barbadillo es el presidente de Confibus.

En contra**Acabar con el inmovilismo**

ENETRA apoya y defiende la modificación del Reglamento 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". La regulación española está

cerrada a cualquier propuesta de "actualización" de nuestro sistema concesional, que cuenta con las segundas tarifas regulares más caras de Europa según datos de la propia Comisión.

cerrada a cualquier propuesta de "actualización" de nuestro sistema concesional, que cuenta con las segundas tarifas regulares más caras de Europa según datos de la propia Comisión.

Maribel García es la secretaria general de Anetra.

Análisis**Opiniones enfrentadas**

El modelo español "permite disponer de un sistema de movilidad sumamente capilarizado (es el único medio de transporte que llega a todas las localidades) con más de 1.500 líneas y unos precios muy económicos que aseguran la movilidad de toda la población y contribuyen a la cohesión y vertebración territorial. Asimismo, se trata de un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea, que ha tenido óptimos resultados para usuarios, administración, municipios, trabajadores y empresas transportistas. Por tanto, su cambio supondría un grave trastorno para una considerable parte de la población española", afirma Confibus, añadiendo que seguirá "defendiendo este modelo con el fin de poder seguir garantizando la movilidad de millones de personas".

Sin embargo, Anetra entiende que "desde la Administración no se ha dado un solo paso en favor de la apertura del actual sistema concesional hacia uno del s. XXI, flexibilizado por el mercado y aprovechando el impulso de las nuevas tecnologías, suavizando el concepto de exclusiva y ofreciendo nuevas opciones al viajero al incorporar el 'multioperador' cuando el tráfico concesional tuviese suficiente volumen", por lo que a través de la modificación del Reglamento 1073/2009, Anetra considera "abierto una gran ventana de posibilidades para las empresas de transportes y usuarios".

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

El uso del transporte público es una herramienta contra la contaminación

Atuc ha pedido al Gobierno impulsar el uso del transporte público para luchar contra la contaminación del aire, recordando que la gestión y el control de la calidad del aire co-

rresponden a los Ayuntamientos y a las comunidades autónomas, y lamenta que al transporte público no se le dé la importancia que se debería para reducir la contaminación.

España se encuentra dentro de los únicos nueve países europeos instalados en el incumplimiento sistemático de la normativa contra la contaminación del aire, que cada año provoca la muerte en Europa de unas 400.000 personas y de más de 25.000 en nuestro país.

Un incumplimiento que, según Atuc, no es de extrañar si se tiene en cuenta la falta de una apuesta decidida por el transporte público por parte de la Administración Central, cuyas "medidas estrella", como el Plan Aire II, se han dirigido en mayor medida a renovar el parque de vehículos o a mejorar la eficiencia energética de los edificios. Hace unos días, la ministra de Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, insistió en que la falta de calidad del aire no es un problema generalizado en España, sino que se encuentra focalizado en Madrid y Barcelona.

Atuc recuerda que la gestión y el control de la calidad del aire corresponden a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas, y lamenta que al transporte públi-



co no se le dé la importancia que se debería para reducir los niveles de contaminación. Es más, dentro de este Plan (que estará vigente hasta que entre en funcionamiento el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica) no hay actuaciones específicas para el fomento del uso de autobuses, metros y trenes de cercanías, que además de descongestionar el tráfico en las grandes ciudades y evitar los atascos, sirve como filtro para limpiar el aire urbano.

Por ello, las vías de actuación más efectivas para reducir la conta-

minación del aire pasan, sobre todo, por potenciar el transporte público, ya que un solo autobús puede evitar la contaminación que generan 50 coches. De esta manera, aunque en los principales centros urbanos las áreas de prioridad residencial vayan ganando terreno de forma paulatina frente a los espacios reservados para los vehículos privados, más de tres millones de españoles podrían empezar a usar el metro, los autobuses y los trenes de cercanías si el sistema ofreciera un todavía mayor nivel de servicio.



Confebús renueva su mayoría en el renovado Comité Nacional

Según los últimos datos oficiales del Ministerio de Fomento sobre la nueva composición del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para el periodo 2018-2021, Confebus, junto con sus asociaciones miembro de Estaciones (Aneceta y Estabus) y de Urbanos (Busintra y TU), representa el 49,4% del Pleno del CNTC y el 70,6% del total del transporte en autobús, en todas sus modalidades.

La Confederación se convierte así en la organización más representativa del Sector de Viajeros, con mayoría en las secciones de Estaciones (100%), de Regular de Uso General (100%) y de Discrecional y Regular de Uso Especial (67,6%), y un 27,4% en

la sección de Urbanos. El CNTC es una entidad corporativa de base privada e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera.

Porcentajes

Dividido en dos departamentos (Mercancías y Viajeros), el Departamento de Transporte de Viajeros ha quedado compuesto de la siguiente manera: Confebus (40,3%), Ceav (15%), Busintra (0,9%), Atuc (10,9%), TU (3,2%), Antaxi (5,9%), Anetra (9,7%), Aneceta (3,1%), Anea (4,6%), Aetrans (0,4%), Zonturrent (3,4%), Unauto (1,7%), Feneval (4,9%), Fedetaxi (9,1%) y Estabus (1,9%).



Un nuevo manual para pagar sin necesidad de tener billete

Los españoles cada vez pagan más con tarjeta. Las últimas cifras publicadas por el Banco de España (del tercer trimestre del 2017) constatan un crecimiento del 8,25% de pagos con tarjetas. Una tendencia en auge que también está calando en el transporte público, con la implantación progresiva del sistema *contactless* para el pago de viajes con billete sencillo. Un cambio que permitiría reducir a la mitad el tiempo que un bus permanece en cada parada de su recorrido, según Atuc.

Precisamente, este recorte del tiempo que los autobuses pasan en las paradas repercutirá en una menor duración de los trayectos, y ello servirá para captar usuarios, puesto que uno de cada cuatro españoles que todavía no utilizan el transporte público aducen el tiempo de viaje como freno, tal como recuerda la asocia-

ción, que ha presentado el Manual de Pago Contactless en el Transporte Público, elaborado en colaboración con VISA, como guía de referencia para su desarrollo en España.

Acabar con las colas que se forman por pagar en efectivo es la ventaja más palpable que se logra con el *contactless*, porque la validación del billete es igual que con cualquier abono de transporte o billete múltiple y el conductor no tiene que hacer las veces de cajero.

Asimismo, el *contactless* tiene el potencial para dar un paso más hacia la integración de los distintos modos de transporte público, debido a que pueden ser empleadas en entornos multimodales, de manera que con una única tarjeta el viajero podrá viajar indistintamente en autobuses, metros y trenes de cercanías.

El cambio debe ser progresivo para no comprometer la viabilidad económica

Atuc suscribe la Declaración de la Comisión a favor de las flotas 'eco'

El futuro del transporte público pasa por la incorporación de modelos de tecnologías de propulsión alternativas, por lo que la Asociación ha suscrito la Declaración de la Comisión Europea a favor de flotas 'eco'.

En cualquier caso, Atuc considera que esta propuesta debería ser tecnológicamente neutral, no decantándose por ningún tipo de propulsión alternativa. Los motores híbridos o los Euro 6, que están en la misma escala ambiental que el gas, que sí se menciona, son también alternativas eficientes. Al mismo tiempo, la Asociación recuerda que esta reconversión debe ser progresiva para no comprometer el equilibrio económico de los operadores de transporte público. Y es que la propuesta de Bruselas, que no es vinculante, insta a que en 2025 el 30% de la flota en Europa sea 'eco'.

Lo cierto es que una implantación masiva inmediata podría encarecer las tarifas y perjudicar, en definitiva, al usuario final. De hecho, un autobús eléctrico cuesta más del doble que su equivalente con motor diésel, cuando éste ya es de por sí una solución medioambiental, puesto que las emisiones contaminantes por viajero son entre un 50% y un 60% más bajas en un bus convencional sobre el coche privado.



Cambio sostenible

Por otro lado, la Declaración de la Comisión Europea insiste en las necesidades especiales de financiación que supone la incorporación de estas tecnologías a las flotas de transporte público, lo que requeriría el desarrollo de mecanismos de financiación 'ad hoc' para hacerlo posible. A este respecto, España parte con desventaja con respecto al resto de Europa, ya que no existe en nuestro país una ley de financiación del transporte público de ámbito estatal que ponga orden en los recursos que el sistema recibe.

Esto permitiría a cada operador conocer a corto y largo plazo qué fondos recibirá, lo que ayudaría a trabajar de forma ordenada y sostenible para conseguir una flota más limpia. Asimismo, Atuc valora especialmente que la Declaración haga referencia a la necesidad de subsanar algunos de los frenos para el desarrollo de estas motorizaciones. Es el caso de la inversión en infraestructura para hacer posible el despliegue creciente de estos vehículos, o la necesidad de que los fabricantes incrementen la oferta de este tipo de modelos.

“Entrevista



Pedro de Miguel es el director de Busway, una empresa que sirve de intermediación entre agencias de viajes y transportistas de toda España para realizar cualquier tipo de servicio. Además, cuenta con una moderna aplicación

PEDRO DE MIGUEL acumula décadas de experiencia en el Sector, tanto como agente de receptivo como por sus años de trabajo en Trapsa. Todo ello lo aplica a Busway, compañía que dirige, que tras cinco años de vida marcha "mejor de lo esperado en muchos sentidos". Las previsiones son de seguir en esta línea, sobre todo gracias a la reciente aplicación que acaban de poner en el mercado.

■ ¿Cómo podría definir a Busway?

● Aunque estamos constituidos como agencia, somos un tanto atípicos en el Sector, porque solo trabajamos B2B, con agencias de viajes, OPC y agencias de eventos. Somos el nexo que les pone en contacto con los transportistas, gracias a la gran cantidad de acuerdos que tenemos con ellos por toda España, desde VTC hasta autocares. Les facilitamos el transporte que necesiten. Para aportar valor añadido, desarrollamos una aplicación exclusiva en la que cada usuario, con las tarifas negociadas y confidenciales, puede consultar precios y reservar cualquier servicio. Es un desarrollo complejo que tiene en cuenta el tipo de servicio, los descansos, los peajes... Se puede solicitar cotización con respuesta inmediata y con la posibilidad de modificación y cancelación.

■ ¿Cuánta gente la conforma?

● Somos cinco personas, entre operación, administración, un informático... Esto nos concede mucha agilidad a la hora de ir implementando novedades que el día a día nos desvela como necesarias.

■ ¿Cuánto tiempo lleva operando?

● Busway nació como empresa hace cinco años, aunque las personas que estamos en el proyecto acumulamos décadas de experiencia. La app lleva seis meses operativa, y en algunos aspectos, está superando nuestras expectativas. La aplicación es una herramienta, una alternativa, que no debe encorsetar al cliente. Y como hay tanta tipología, tenemos abiertos todos los canales.

■ ¿Con cuántas empresas colaboradoras tienen acuerdos?

● Cerca de 300, con un número de vehículos, solo en Madrid, por encima de 500. Tenemos implantación en toda España, pero mayor presencia donde hay mayor actividad: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y, últimamente, destinos emergentes como Valladolid.

■ ¿En qué aspectos están recibiendo las mejores respuestas?

● Para operaciones con VTC, ponemos un congreso con 80-100 sali-

das, hemos conseguido agrupar las órdenes para subirlas a la aplicación de forma masiva, por lo que el cliente tiene su confirmación en minutos. Se reduce muchísimo el trabajo administrativo.

■ ¿Y cómo son las empresas con las que llegan a acuerdos?

● Al igual que un agente de viajes no utiliza siempre el mismo hotel o el mismo restaurante en un destino, a nosotros nos pasa algo parecido. Hay empresas que hacen muy bien una excursión escolar, pero no ofrecen la misma calidad de servicio en un congreso, o al revés. Por eso, manejamos muchos perfiles de transportistas. Como lo que más hacemos son congresos, convenciones e incentivos, nuestro transportista tipo tiene una flota considerable, con altos estándares de calidad y servicio, pero también contamos con otras empresas enfocadas al turístico.

■ ¿Cuáles son los requisitos para los transportistas antes de firmar los mencionados acuerdos?

● Los transportistas no están incorporados a la aplicación, no tienen acceso. Busway vende, en función de las tarifas, y luego liquida con el colaborador. Al principio, buscábamos nosotros los transportistas, tratando siempre colmar las

Busway conecta a las agencias con el transporte que necesitan

Busway, que solo trabaja en B2B, cuenta con una aplicación con todas las posibilidades de operación, que hace más ágil y sencilla la cotización y confirmación de los presupuestos.

expectativas de los clientes. Pero, poco a poco, se nos va conociendo y estamos recibiendo solicitudes. Entre los requisitos, destaca el estándar de servicio, que es elevado e innegociable. Los detalles son la clave del éxito del servicio. En todo caso, el mercado ya tiene un buen nivel de servicio; lo que suele fallar

te tiene el hándicap de que, si sale bien, no se comenta nada; solo se menciona si hay problemas.

■ ¿Cómo es el proceso de reserva y cuánto tiempo se toma?

● El proceso está pensado en las necesidades del cliente. El agente de viajes recibe la petición de presupuesto, y nos lo traslada. Una vez introducidos los datos en la aplicación, la respuesta es inmediata. Cuando ya recibimos el OK del cliente aceptando el presupuesto, tenemos la oportunidad de confirmar en el acto, aunque a veces, si la petición es muy especial (por volumen, temporada alta o por inmediatez del servicio), disponemos de la opción de asegurar la cobertura del servicio antes de confirmarlo.

■ ¿Qué otros servicios se pueden contratar? ¿Y a futuros?

● Estamos constituidos como agencia de viajes, por lo que podríamos acceder a más segmentos, pero nos centramos en el alquiler de transporte. Estamos incluyendo guías y asistencias (una persona que recibe el grupo en aeropuertos), pero no les acompañamos al destino, porque entendemos que no es necesario para la mayoría de los usuarios. Esto nos ayuda, también, a ser competitivos en precio. Muy ocasionalmente, nos piden gestionar alguna co-

mida, pero no es lo nuestro. En el futuro, completaremos en unos meses todo el mapa de España en la aplicación (en manual ya lo tenemos cubierto). Y ya estamos trabajando para abrir destinos en las principales capitales turísticas europeas, porque tenemos los contactos con transportistas y podemos adaptar la aplicación. El agente de viajes suele contratar el transporte en destino mediante una agencia local, y queremos evitarles este coste. Queremos lanzar, en 2018, una variante de la aplicación para el transportista, que ellos mismos puedan cotizar sus servicios y gane tiempo. Tiene que ser eficiente y accesible para el transportista, e integrable con otros sistemas de gestión que ya tengan.

■ ¿Y otros modos de transporte?

● No está previsto. Lo que conocemos es el transporte por carretera y donde realmente podemos aportar todo nuestro conocimiento.

■ ¿Cuánta competencia tienen en la actualidad?

● Que sepamos, no hay ninguna aplicación con tanta cobertura y versatilidad como la nuestra. Hay empresas locales que ofrecen soluciones parecidas, pero solo para sus propios servicios, y aplicaciones parecidas que solo cotizan servicios estandarizados. No conozco ninguna opción tan versátil y amplia como Busway.

■ ¿De qué manera les afectan plataformas como Uber o Cabify?

● Creo que compiten más con el taxi, siendo inmediatas y estandarizando un servicio que, en el taxi, es más heterogéneo. Su punto menos fuerte es la antelación y la versatilidad. Nosotros operamos con VTC tradicionales, fuera de estas plataformas, porque necesitamos con antelación el número del conductor y que éste identifique el cartel con el nombre y el logo de la empresa del cliente y, ante todo, flexibilidad.

■ ¿Cuál sería su punto fuerte?

● Lo mejor que tenemos en nuestro servicio es la flexibilidad. Casi cualquier petición la tenemos cubierta, y trabajamos en las que nos faltan, como por ejemplo, servicios para cenas que estén fuera de una ciudad, para que con un mismo vehículo, se puedan realizar una ida y dos vueltas. La introducción de los datos es sencilla e intuitiva, pudiendo elegir el tipo de servicio (incluso vehículos VIP, aunque cada vez más se valora el servicio por encima del coche o el autocar que viene a buscarme), número de plazas, destinos... Se puede incluso meter el número de vuelo, o la pormenorización de cada trayecto, con las paradas que sean necesarias.

"Para nosotros, el servicio comienza con la llegada de la primera petición y no termina hasta que facturamos. Tenemos el compromiso de hacerlo en 48 horas, aunque suele ser en 24"

es la información que recibe, y eso es parte esencial de nuestro trabajo. El transportista y el conductor tienen que disponer de la información de la manera más correcta y clara posible. Si no, la agencia de viajes no quedará satisfecha. El transpor-

Alternativas

Crecimiento y desarrollo

EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS, casi estamos duplicando lo del anterior, no solo en volumen sino también en número de clientes y colaboradores. De cara a 2018, esperamos superar los crecimientos que hemos tenido hasta ahora: la aplicación va a ser clave en esta expansión. Recientemente hemos incorporado un nuevo sistema de información de contactos de conductores, un informe sincronizado con nuestro sistema de reservas, de manera que siempre se dispone de los contactos actualizados aunque haya habido cambios en la asignación de los servicios. Este informe se puede reenviar a los clientes o guías/asistentes, lo que resulta especialmente útil para llegadas individuales. También ofrece la posibilidad de crear un acceso directo en un móvil para que el técnico tenga esta información a un solo click para todas las operaciones que tenga con Busway. En pocas semanas incorporaremos además información sobre el desarrollo de cada servicio, de manera que el técnico pueda saber si un vehículo ha llegado a su punto de cita, cuándo ha comenzado y cuándo ha finalizado su servicio. En paralelo, también informa al pasajero o al coordinador de la llegada de su vehículo.





FlixBus supera en cinco años los 100 millones de usuarios

Hace cinco años que el primer FlixBus salió a la carretera aprovechando la desregularización del mercado alemán. Hoy en día, más de 100 millones de personas han viajado por Europa con FlixBus, lo que ha cambiado la visión tradicional de los viajes de larga distancia y ha impulsado la tendencia a la movilidad compartida.

"Desde el principio, nuestra visión fue reinventar el ya establecido negocio de autobuses desde una perspectiva fresca e innovadora. Nos complace poder decir que, cinco años después, esta visión se ha convertido en realidad", afirma Jochen Engert, cofundador y director general de FlixBus. "Empezamos con tres

conexiones en Baviera en 2013, y hoy tenemos más de 250.000 conexiones cada día en 26 países".

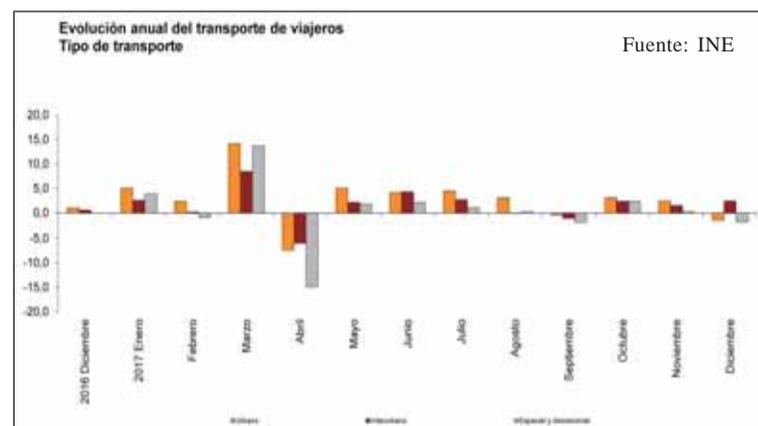
FlixBus fue fundado en Alemania por tres jóvenes empresarios como una mezcla de *startup* tecnológica, e-commerce y transporte tradicional. Basándose en esta visión, la empresa se puso en marcha con un modelo en el que FlixBus gestiona la tecnología, la venta de billetes, el servicio al cliente, la planificación de redes, el marketing y las ventas, mientras que sus socios, pymes locales del Sector del transporte, son responsables de la operación diaria de los autobuses. Opera actualmente con 250 socios de autobús en toda Europa, incluyendo España.

El transporte público transportó a más de 4.700 millones de viajeros en 2017

Según publica el INE, el número de viajeros que utilizaron el transporte público superó los 4.744,3 millones en el conjunto del año 2017, lo que supuso un aumento del 2,2% respecto a 2016. El transporte urbano se incrementó un 2,8% y el interurbano un 1,6%. Dentro del transporte urbano, el transporte por metro creció un 4,8% y por autobús un 1,6%. El número de viajeros del transporte interurbano aéreo aumentó un 8,1%, el marítimo un 5,6% y por ferrocarril un 3,3%. Por el contrario, el transporte por autobús bajó un 0,2%. El transporte especial y discrecional creció un 0,4% durante el año 2017. El especial disminuyó un 3,4%, mientras que el discrecional aumentó un 6,9%.

En diciembre fueron más de 376,4 millones de pasajeros, un 0,5% menos que en el mismo mes de 2016. El transporte urbano disminuyó un 1,5% en tasa anual, mientras que el interurbano aumentó un 2,5%. Dentro de éste, el aéreo fue el que más creció, con una tasa del 16%. La tasa de variación del número de pasajeros del transporte público del mes de diciembre sobre noviembre fue del 10,8%.

El transporte urbano fue utiliza-



do por más de 237 millones de viajeros en diciembre, un 1,5% menos que en el mismo mes del año 2016. Entre las ciudades que poseen metro, la mayor bajada en el transporte por autobús se registró en Bilbao (-5,1%).

El transporte urbano por autobús descendió un 2,5% en diciembre respecto al mismo mes del año anterior. El número de viajeros en el transporte por autobús presentó las mayores subidas en la Región de Murcia (5,3%), Castilla-La Mancha y León (1,2% en ambos casos).

Por otro lado, más de 105,4 mi-

llones de viajeros utilizaron el transporte interurbano en diciembre, lo que supone un aumento del 2,5% respecto al mismo mes de 2016. Por tipo de transporte, el aéreo creció un 16% y por ferrocarril un 6,8%, mientras que por autobús descendió un 2,1%. Cercanías bajó un 2,6% en el transporte por autobús, la media distancia decreció un 0,4% en el transporte por autobús y la larga distancia disminuyó un 6% en el transporte por autobús.

Finalmente, más de 34 millones de usuarios utilizaron el transporte especial y discrecional en el mes de diciembre, un 1,8% menos.

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





EMT Madrid y la Fundación Seur renuevan su cooperación

Fundación Seur y la Empresa Municipal de Transportes (EMT) han renovado el Convenio de Colaboración que ambas entidades firmaron en 2015 y en virtud del cual EMT se unió a la 'Taponos para una nueva vida' que, desde octubre de 2011, viene desarrollando Fundación Seur en colaboración con numerosas empresas y entidades. Además, la Fundación ha hecho entrega de un diploma de agradecimiento al gerente de la EMT, Álvaro Fernández Heredia, que acredita la gran ayuda que ha supuesto esta colaboración a todo el proyecto.

Desde que EMT comenzó con esta colaboración en 2015, la plantilla de la compañía municipal ha reciclado 4.375.000 taponos o, lo que es lo mismo, 8.750 kilos de taponos de todo tipo de envases. Puestos en fila, estos taponos

cubrirían una distancia de 131 kilómetros; pero el dato más relevante es que el reciclaje de estos taponos ha evitado la emisión de 13.125 kilos de CO2 a la atmósfera, el equivalente a la tarea que realizarían 2.188 árboles durante un año.

Con los taponos recogidos y reciclados por trabajadoras y trabajadores de EMT, se han aportado 1.750 euros a los 247.012 obtenidos en el periodo 2015-2017, lo que ha permitido que 44 niños y niñas, como Martina, Ger o Izan, hayan podido disponer de sus tratamientos médicos u ortopédicos no cubiertos por el sistema público sanitario.

Este proyecto se enmarca dentro de las acciones de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) que realiza habitualmente la empresa municipal.

Los 35 autobuses restantes son híbridos, de las marcas MAN e Iveco

Valencia incorpora 37 unidades a su flota, dos de ellas las primeras eléctricas

El alcalde de Valencia, Joan Ribó, y el concejal delegado de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, presentaron hace unos días los 37 nuevos vehículos incorporados por la EMT valenciana: 35 de ellos, de tecnología híbrida y dos eléctricos. Por primera vez circularán por las calles de la ciudad autobuses eléctricos e híbridos articulados, lo que permitirá, en palabras del alcalde, "reducir las emisiones, el consumo y el ruido, y transportar a más viajeros cada día".

De los autobuses estándar híbridos, 14 son de la marca MAN y otros siete de la marca Iveco, y los 14 vehículos articulados híbridos son también Iveco. Respeto a los dos autobuses eléctricos, han sido adquiridos uno de cada una de las dos marcas de las que presentaron ofertas (Irizar y BYD).

El alcalde, Joan Ribó ha afirmado que "la renovación de la flota de autobuses urbanos era más necesaria que nunca después de cinco años en los que no se llevó a cabo ninguna compra masiva de autobuses. Pero hoy damos un paso muy significativo, con la compra de dos vehículos eléctricos que serán utilizados fundamentalmente en la zona centro; y el resto de carácter híbrido, tanto convencionales como articulados", ha afirmado. Tal como ha explicado Ribó, "gracias a estas adquisiciones vamos a poder reducir las emisiones de gases con-



taminantes y el consumo de combustible. Es una apuesta seria de la EMT, dirigida a la modernización de acuerdo con las pautas de sostenibilidad medioambiental y de los retos que plantea la actualidad: un motivo de satisfacción", ha concluido el alcalde.

La adjudicación total de todas estas adquisiciones roza los 15 millones de euros, lo que ha supuesto una considerable rebaja respecto al presupuesto de salida del concurso, que estaba fijado en 16.235.000 euros.

Por su parte, el concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, ha subrayado que "por primera vez en la ciudad de Valencia circularán dos autobuses completamente eléctricos", y ha asegurado la importancia de que "Valencia sea igual que el resto de ciudades de Europa, que ya tienen autobuses eléctricos, mientras que lo extraño es que aquí no los había".

40 viajeros más

Con ello, ha añadido el concejal, la empresa municipal estará en condiciones de "dar un mejor servicio, y reducir emisiones y ruido, sobre todo el en centro de la ciudad; lo mismo que con los 14 vehículos híbridos que ponemos en servicio en la Línea 92, nos permitirán ampliar la capacidad de transporte". De hecho, los vehículos convencionales, de 12 metros, pueden transportar 70 personas, mientras que los híbridos admiten hasta 110 viajeros. La incorporación de los 14 nuevos coches a la Línea 92 (la antigua Línea 2) se debe a que es una línea muy utilizada por la ciudadanía y con una gran demanda.

En parecidos términos se ha manifestado el gerente de la EMT, Josep Enric García Alemany, quien ha recordado que esta reducción "va en la línea del compromiso de la EMT de reducir un 30% sus emisiones contaminantes antes de 2030".

San Sebastián incorpora cuatro híbridos MAN de un pedido total de 31 buses

Dbus ya está operando con sus cuatro nuevos autobuses híbridos de 12 metros del modelo Lion's City NL Híbrido (A37) de MAN. Con estos nuevos autobuses, el 26% de los autobuses de 12 metros de la compañía es de tecnología eléctrico-híbrida.

La compra de todos estos vehículos se ha realizado a MAN Truck & Bus Iberia, S.A.U, que resultó adjudicataria de la licitación para la compra de hasta 31 nuevos vehículos en los próximos cuatro años. Los autobuses híbridos disponen de algunas mejoras, como una configuración en serie con ausencia de caja de cambios que proporciona un alto nivel de confort de la conducción. Asimismo, regeneran la energía de frenado, con una frenada más suave, mayor conservación de los elementos mecánicos de freno y máximo aprovechamiento del sistema de almacenamiento de energía.

También disponen de la función Arrive & Go, con la que el autobús funciona exclusivamente en modo eléctrico cuando se acerca a una parada, durante y cuando inicia la marcha, sin emitir gases ni contaminar acústicamente el entor-



no. Los vehículos funcionarán en las distintas líneas de autobuses de Dbus.

Euro 6c

Junto a los vehículos híbridos, Dbus también incorporará en los próximos días tres autobuses de 12 metros de tecnología diésel y tres autobuses articulados de 18 metros de GNC, todos ellos de una tecnología de emisiones respetuosa con el medio ambiente. De hecho, todos estos autobuses cumplen con la normativa Euro 6c, que asegura que los motores térmicos ya están preparados para someterse a los nuevos ensayos de emisiones. Dbus es la primera empresa a nivel estatal

en adquirir autobuses de estos tres modelos que cumplen con estos nuevos ensayos, que entrarán en vigor en 2020 y tratan de equiparar sus resultados a las condiciones reales de funcionamiento.

En concreto, los autobuses de 12 metros de tecnología diésel son del modelo Lion's City NL 283 (A21) de MAN. Estos autobuses permiten una reducción del consumo en torno al 12% con respecto a modelos anteriores de las mismas prestaciones. En cuanto a los autobuses articulados, el modelo seleccionado es el Lion's City NG (A23 320 CV) 18 m. Este modelo ha demostrado reducciones de consumo en torno al 12%.



Dbus recibe a la ETF en el marco del proyecto EBSF_2

Las instalaciones de Dbus acogieron, el 6 de febrero, una jornada del proyecto europeo EBSF_2 - European Bus System of the Future 2 (Sistema de Autobuses Europeos del Futuro 2), en la que miembros de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF-European Transport Workers' Federation) pudieron conocer las tecnologías de asistencia al conductor que se han probado en los demostradores de San Sebastián y Barcelona.

La jornada estuvo organizada por Dbus, CEIT-IK4 y la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), que participan en este proyecto europeo junto al fabricante de autobuses y autocares Irizar y las empresas tecnológicas Datik y Digimobee.

Por su parte, la ETF es una asociación que representa a cerca de 700 sindicatos de trabajadores de este Sector en 150 países.

La visita técnica es una actividad clave de la participación de la Federación en el proyecto EBSF_2, que coordina la UITP, para analizar los principales factores que influyen en la optimización de la eficiencia energética y el confort en los autobuses urbanos gracias a los sistemas de ayuda a la conducción.

EBSF_2 está financiado por la Comisión Europea dentro del programa Horizonte 2020 para mejorar la eficiencia y el atractivo del transporte público en autobús, diseñando una nueva generación de autobuses que responda a las necesidades del futuro.

Aetram lleva a cabo la organización de un foro sobre transporte escolar

Aetram ha organizado, con la colaboración de Madrid Foro Empresarial, a través de su Mesa de Transporte y Movilidad de la cual forma parte y preside, un Foro De-

bate sobre 'El Transporte Escolar en la Comunidad de Madrid'. Se realizó el pasado día 21 de febrero, en la sede de la Deusto Business School en Madrid.

En el debate han participado, además de Hilario Alfaro como presidente de Madrid Foro Empresarial, quien ha inaugurado el evento, Elena Marroig Ibarra (directora general de Infraestructuras y Servicios de la Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid), Pablo Rodríguez Sardinero (director general de Transportes de la Comunidad de Madrid) y Jesus Gonzalo Tomey (presidente de Aetram y presidente del Comité Madrileño de Transportes).

El objeto del Foro es trasladar desde el Sector dedicado a la actividad del transporte escolar en la Comunidad de Madrid y demás interesados (colegios, usuarios, trabajadores...) a los representantes de las Administraciones competentes, directora general de Infraestructuras y Servicios de la Consejería de Educación, y direc-



tor general de Transportes de la Comunidad, una visión real y cierta sobre la prestación de este servicio por parte de los empresarios transportistas de Madrid, así como transmitir las inquietudes y sugerencias de los participantes, además de escuchar los planes y posición de los

responsables autonómicos en la materia, e intentar conseguir un clima de diálogo permanente con la Administración, de forma que podamos participar, con carácter previo, en los planes y proyectos sobre este modo de transporte, de cara al próximo futuro inmediato.

Andalucía cuenta con una nueva coalición

El Sector del transporte de viajeros por carretera cuenta con un nuevo agente, Cambus, sociedad "que apuesta por las empresas locales y regionales, y por un empleo estable y de calidad en Andalucía".

Cambus nace "con una gran solvencia y con la finalidad de fortalecer el tejido empresarial andaluz, apostar de forma decidida por dar un carácter más local al transporte público y exportar el modelo de empleo estable y servicio de calidad de todos los socios a esta nueva plataforma empresarial".

La entidad está formada inicialmente por cinco empresas: Grupo Autocares Vázquez Olmedo, Busbam, Autocares Moreno de Grana-

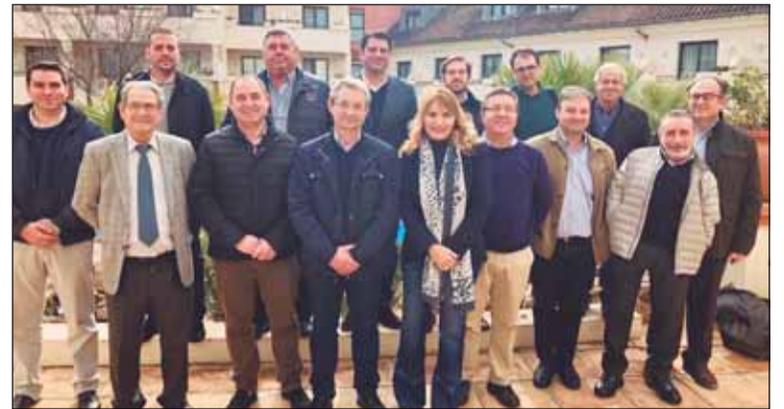
da, Autocares San Sebastián y Grupo Paco Pepe, todas con domicilio social y fiscal en Andalucía, "con gran experiencia en el Sector y en la red asociativa patronal autonómica y nacional. Su intención es dar un salto de calidad en el Transporte andaluz de Viajeros por Carretera", apuntan sus fundadores.

Una de sus primeras acciones será estar presente en las futuras licitaciones de contratos de gestión de transporte en Andalucía. Para ello, "se aportan más de 55 vehículos a esta nueva empresa. Cambus se convertirá en un referente en el transporte de viajeros en Andalucía y España", según sus previsiones.

Para ello "tiene su vista pue-

ta en la futura gestión del transporte en las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga, rutas como la de Chipiona a Sevilla, los Pueblos Blancos o Los Palacios, Dos Hermanas, Sevilla. Una oportunidad de demostrar el buen hacer de las empresas andaluzas, en niveles de satisfacción del cliente y seguridad".

La unión de estas cinco empresas pone a disposición de los usuarios más de 350 vehículos autorizados y un personal de más de 500 trabajadores. Todas ellas son concesionarias de diferentes líneas regulares y rutas escolares promovidas en concurso público por la Administración.



Fedintra aumenta socios, con el reto de introducir mejoras

La Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (Fedintra), ha celebrado su segunda asamblea anual para analizar los retos que plantea el Sector de cara a los próximos años. Y lo ha hecho de una manera muy especial, al aumentar en el número de empresas y entidades asociadas, para llegar ya al 70% de pymes representadas en el conjunto de la comunidad. Fedintra se acerca ya a las 300 empresas y asociaciones de las provincias de Andalucía, reforzando así su papel de nuevo interlocutor ante las Administraciones y la sociedad en general, en todas las líneas de trabajo que se han abierto para una evolución correcta del Sector del Transporte, la Movilidad y el Turismo en la Comunidad Andaluza.

En general, los ámbitos de trabajo en los que se está avanzando son, principalmente, tener una mayor presencia en el desarrollo de los concursos públicos que conceden los servicios de líneas regulares interurbanas y del transporte escolar. De esta manera, se quiere trasladar a las entidades licitadoras, las Administraciones Públicas, la realidad del Sector, los criterios técnicos más acertados para realizar un servicio de calidad y se promoverán dinámicas de apuesta por el empleo y la sostenibilidad económica.

Fedintra ha tenido en estos últimos meses una estrecha colabora-

ción con las entidades responsables de la gestión del Transporte Escolar en Andalucía, la Agencia Andaluza de Educación. Con muchos avances ya palpables, aún así quedan otros muchos objetivos por alcanzar, como una mayor apuesta por la calidad en cuanto a la limitación de la antigüedad de los vehículos, el seguimiento en el cumplimiento de contratos y pagos; así como los problemas que causa la subcontratación en estos servicios. También en el ámbito de los concursos de líneas regulares, Fedintra ha estado en estrecha relación con la Administración, intentando buscar que se promuevan licitaciones que fomenten concursos que permitan mejorar la situación laboral de los trabajadores del Sector.

El presidente de Fedintra, Antonio Vázquez Olmedo, ha destacado la labor del último año con la Administración, al sumarse la Federación "al trabajo de gestión diaria y ser referencia en materia legislativa y de desarrollo del Sector. Pero vamos a buscar las fórmulas más adecuadas que permitan mejorar los concursos públicos tanto de líneas regulares como de transporte andaluz, donde se fomente el apoyo al tejido andaluz, con precios acordes a la realidad del mercado y a los costes reales y que permitan aumentar las condiciones laborales de los trabajadores del transporte".



Hidral Gobel

www.hidralgobel.com

Productos para la **Accesibilidad**








La incorporación está fuera del Plan de Renovación de Flota del Pliego

Zaragoza incorpora un total de 32 nuevos autobuses híbridos a su flota

El alcalde de Zaragoza, Pedro Santistevé, junto con la concejala de Medio Ambiente y Movilidad, Teresa Artigas; el director de Avanza-ADO, Valentín Alonso; y el director de Avanza Zaragoza, Juan Abel Arias, han presentado los 32 autobuses híbridos que se incorporan a la flota del transporte público urbano de Zaragoza y que se suman a los 10 que ya circulan desde enero de 2017. Inicialmente, estas unidades prestarán servicio en las líneas 38, 39 y Ci2, que recorren gran parte de los barrios de Zaragoza.

El objetivo del acuerdo es lograr un medio ambiente más saludable y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos ya que, en modo eléctrico, estas unidades son silenciosas, lo que contribuye a erradicar el impacto acústico en las viviendas cercanas a las paradas. Los 42 buses híbridos recorrerán 2.320.000 km anuales en la ciudad.

La inversión necesaria está recogida en los pliegos del contrato: Avanza Zaragoza adelanta la inversión, compensándola el Ayuntamiento como programa de pagos con un periodo de amortización de diez años. El pasado 7 de julio de 2017 se aprobó la modificación del plan de renovación de flota, que supuso pasar de 62 millones de euros de inversión a 92 (a lo largo de la vida de la contrata); y pasar de com-



prar 191 buses a 253. Además, a partir de ahora, todos van a ser híbridos o eléctricos, los últimos autobuses con motor a gasoil se compraron en 2016.

A partir del próximo mes de mayo también circularán por la ciudad dos modelos de autobuses eléctricos, del que se escogerá uno para próximas adquisiciones. El Ayuntamiento trabaja junto con la concesionaria en la elaboración de un proyecto de línea 100% eléctrica, con carga rápida en las terminales a través de pantógrafos. Asimismo, se está elaborando un proyecto para mejorar la eficiencia energética del edificio de cocheras

Características

Los nuevos buses corresponden al modelo 7900 Hybrid de la marca Volvo, el cual hace un menor consumo de combustible (hasta el 30% respecto

al de los autobuses diésel). Este ahorro lleva aparejado una disminución de CO2 en similar proporción.

El motor de combustión cumple con la normativa europea de emisiones más exigente (Euro 6). Los conductores que inicialmente emplearán estos vehículos han asistido a cursos de capacitación para obtener el máximo rendimiento. Además, los nuevos modelos incluyen de serie rampas para el acceso de personas con movilidad reducida.

La estructura de la carrocería y del techo están fabricados con aluminio, que se puede reciclar hasta un 90% y aporta una reducción de peso que se traslada a un ahorro de combustible. Los sistemas auxiliares (puertas, aire acondicionado, dirección asistida, frenos) son accionados eléctricamente. Además, incluye dos conjuntos de batería para aumentar el tiempo de actividad, y ampliar su vida útil.



Récord histórico de viajeros en el autobús público en Cataluña

La Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona ha terminado el año 2017 con 985,6 millones de viajeros. El transporte en el ámbito del sistema tarifario integrado, que incluye 346 municipios y un total de 5,7 millones de habitantes, ha experimentado un crecimiento de 31 millones de trayectos realizados, que representa un 3,3% más que el año anterior.

El incremento porcentual más importante se ha dado en los autobuses de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Generalitat, con un 5,2% más que en 2016 (1,8 millones de viajeros). En total se han realizado 35,7 millones de viajes, en parte gracias a las mejoras de la ya consolidada red del exprés.cat que conecta corredores de gran demanda y se caracteriza por su frecuencia y velocidad, uso de vehículos modernos y accesibles e información en tiempo real, etc.

Destaca también el aumento del bus metropolitano de gestión indirecta, que alcanza 3,5 millones de viajeros más que en 2016, lo que supone un incremento del 4%. En total, en esta modalidad de transporte se han producido 90,1 millones de viajes. En

cuanto a la demanda de los autobuses urbanos, ha crecido con 1,4 millones de viajeros (3,5% más respecto al 2016).

ATM Tarragona y Girona

En la ATM del Camp de Tarragona se han realizado 8.024.395 viajes en autobuses durante el 2017, 549.119 más que en 2016 (7,3% más). En la ATM de Girona, también ha habido un aumento del 6,1% respecto al 2016 con 1.512.402 desplazamientos. Por otra parte, en la de Lleida se han transportado 1.813.333 pasajeros, cifra ligeramente menor a la del año anterior.

El presidente de la Federación Empresarial Catalana de Auto-transporte de Viajeros, José Mará Chavarría, indicó que "los resultados son muy positivos porque demuestran que los usuarios valoran la eficiencia y la calidad del transporte público". Añadió que "el transporte por carretera tiene un rol especialmente importante por su capilaridad y por ello es necesario dotarlo de infraestructuras que lo hagan más competitivo que el transporte privado".



El nuevo plan de la Generalitat Valenciana licita tres rutas

El Gobierno de la Comunidad Valenciana está inmerso en un nuevo mapa de transporte interurbano. En este sentido, en noviembre anunciará la concesión de tres nuevas rutas, una en cada una de las provincias.

La Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de Valencia ha sacado los tres primeros proyectos de servicio público de transporte de viajeros por carretera, según publica el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, DOGV. Se trata de un proyecto en cada provincia, la concesión CV 005 Onda-Castelló de La Plana, CV 109 Montserrat-Valencia y CV 211 Elche-Cercanías.

El director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, Carlos Domingo, ha destacado que "estos proyectos son

un paso más para la definición del nuevo mapa de transporte interurbano que presentó la consejera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, María José Salvador, en noviembre, y que tiene como objetivo mejorar la red, hacerla más eficiente y garantizar a los municipios un transporte público que responda a los criterios de demanda, servicio y calidad".

Entre las principales novedades destacan la inclusión del transporte a la demanda y la adaptación y modernización de los autobuses. Además, se mejora la conexión con los equipamientos y servicios públicos básicos, algo que no estaba garantizado con las anteriores concesiones caducadas que llevaban en funcionamiento más de 20 años.

Madrid prevé limitar la circulación de los vehículos más contaminantes en la ciudad

El Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid está revisando el Protocolo de medidas a adoptar ante episodios de alta contaminación de dióxido de nitrógeno (NO2), que tienen como objetivo principal proteger a la ciudadanía de los efectos nocivos de la contaminación.

Las propuestas de revisión que plantea el Área de Medio Ambiente y Movilidad se analizarán y serán debatidas junto a expertos, Administraciones, grupos políticos, ecologistas y la FRAVM en la Comisión de Calidad del Aire y su ponencia técnica. El borrador definitivo tendrá un periodo de alegaciones para que todas las personas y entidades interesadas puedan hacer sus aportaciones, que serán estudiadas. Se espera que el nuevo protocolo pueda estar en vigor tras el verano.

El actual Protocolo se aprobó el 21 enero de 2016 con el compromiso de revisarlo pasado un tiempo para conseguir reducir antes los niveles de contaminación, así como una mejor gestión de cada episodio con una aplicación más progresiva.



Actualmente se están modificando los criterios de activación del Protocolo y de sus diferentes escenarios.

De esta manera, tendrán más peso las condiciones de contaminación de los distritos del exterior de la M-30; así, la contaminación registrada en las estaciones de los distritos de la periferia tendrá su incidencia en la adopción de medidas. Otra novedad es que el escenario 3 se activará, además de cuando se produzcan dos días consecutivos de aviso, cuando se encadenen tres días de preaviso.

Al escenario 4 se llegará cuando se alcance el nivel de alerta definido por la Unión Eu-

ropea. Por otro lado, también se introduce la limitación de circulación de los escenarios 2 y 3 para los vehículos que, por ser los más contaminantes, no disponen de la etiqueta ambiental (vehículos de gasolina anteriores al año 2000 y los diésel anteriores a 2006).

Anticipación

El Ayuntamiento trabaja en un modelo predictivo del Protocolo junto a la Universidad Politécnica de Madrid para anticipar aún más los avisos por activación de los diferentes escenarios. Actualmente se avisa con un día de antelación, excepto en el momento de la activación.



Uber pretende ampliar sus servicios al campo del autobús

Dara Khosrowshahi, nuevo director ejecutivo de Uber, nombrado el pasado mes de agosto, ha desvelado en una conferencia su visión a largo plazo para la compañía: "Los coches son para nosotros lo que los libros son para Amazon", recordando los orígenes de Amazon como una librería.

Agregó que, con el tiempo, como recoge el Sindicato Libre de Transporte (SLT), Uber puede convertirse en un mercado "para otros proveedores de transporte, al igual que Amazon es un mercado para comerciantes terceros en la actualidad", y destacó la variedad de los negocios actuales de Uber, "que abarcan desde la entrega de alimentos hasta transporte de mercancías".

Uber ya está llevando a cabo un programa piloto de bicicletas

compartidas en San Francisco, y Khosrowshahi sugirió que el transporte público sería la próxima frontera. "Quiero manejar un sistema de autobuses para la ciudad", dijo el director ejecutivo. "Quiero que ustedes puedan tomar un Uber y entrar al metro... salir y que un Uber los esté esperando".

En un momento en el que Uber trata de dejar atrás una serie de crisis, y prepara una oferta pública el próximo año, los comentarios de Khosrowshahi indican que aún planea perseguir la gran visión original de Travis Kalanick, el polémico director ejecutivo anterior, quien estaba convencido de que Uber debería ofrecer transporte "tan confiable como el agua corriente, a todas partes para todo el mundo". en el diseño, la innovación, el confort y la seguridad".

Alsa se homologa como formador ferroviario y revalida el sello BCX

Así, a partir de ahora, Alsa podrá impartir formación a las personas que deseen adquirir competencias para trabajar en el sector ferroviario, así como formar a su propio personal en materias específicas.

En concreto, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (ASEF) ha autorizado a la compañía a impartir formación en Licencias y diplomas de conducción de vehículos ferroviarios; certificados de formación sobre infraestructura y sobre material rodante; reciclaje de personal de conducción; operadores de vehículos de maniobras; y auxiliar de operaciones de tren y de cabina.

Inicialmente, Alsa implantará el centro de formación ferroviario en sus sedes de Madrid, aunque a corto plazo tiene previsto ampliar su actividad a sus centros de Asturias y León.

Alsa dispone de la Licencia y el Certificado de Seguridad necesarios para la operación ferroviaria, tanto de trenes de viajeros como de mercancías, desde 2013. En julio de 2017 se convirtió en la primera empresa privada en operar un tren de viajeros en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) que gestiona Adif, con la explotación del Tren Felipe II, tren turístico que une Madrid y El Escorial durante todo el año.

Con la homologación de su Centro de Formación Ferroviario, Alsa refuerza su presencia en el



sector, en los momentos previos a la liberalización de los servicios comerciales de viajeros, prevista a partir de 2019.

Mejor experiencia de cliente

El sello BCX se lleva a cabo anualmente en España e Iberoamérica. Realizado por la consultora IZO, recoge más de 50.000 opiniones de clientes y compara más de 120 compañías de los principales sectores.

Entre las distintas variables analizadas, Alsa destaca de sus competidores en las tres dimensiones de la experiencia de cliente: la satisfacción con el producto, la marca y las interacciones con la compañía, fortalezas que sitúan al operador de autobuses en lo más alto

de la clasificación. Las interacciones más apreciadas por sus clientes tienen lugar en la página web de la compañía y en las oficinas de venta en las estaciones. A nivel de emociones, Alsa destaca por transmitir seguridad y compromiso, además de simpatía, presente en un tercio de las experiencias.

Estos buenos resultados son posibles gracias que la compañía es capaz de interactuar satisfactoriamente con sus pasajeros y de ofrecerles 'momentos Wow' en aquellos tres procesos que más valoran los viajeros: el asesoramiento, la contratación y el embarque, en los que Alsa obtiene porcentajes de satisfacción en torno al 75%, muy superiores a la media del Sector.

Moventia incorpora a su área de movilidad colectiva la empresa Transports Pujol

En línea con su política de crecimiento y diversificación del negocio, Moventia ha llegado a un acuerdo para integrar al grupo la empresa Transports Pujol. La operación concluyó el pasado día 31 de enero.

Miquel Martí, presidente de Moventia, manifiesta que "la entrada al grupo Moventia de una empresa con el bagaje, tradición y empuje de Transports Pujol es un paso más en nuestra estrategia de crecimiento, y aporta sinergias y complementariedad a otras empresas del grupo, como Casas, Calella Moventis y Sarfa, que operan en el ámbito del transporte regular y discrecional, al tiempo que continúa nuestra vocación de dar respuesta a las necesidades de movilidad de las personas, empresas e instituciones". Con la integración, tanto la Dirección como el resto de personal continuarán con sus funciones en su sede, ubicada en Lloret de Mar, y contarán con el apoyo de todo el equipo Moventia y el resto de empresas del grupo.

Martí: 'Un paso más en nuestra estrategia de crecimiento'



Idoneidad

La compañía Transports Pujol también vive con ilusión esta nueva fase, que ve como la mejor opción para el futuro de su grupo familiar. "Tanto por su liderazgo en el Sector como por el talento de sus propietarios y la complementariedad de sus actividades, Moventia es el candidato idóneo para hacerse cargo de nuestros transportes y agencias, y es la mejor alternativa de futuro para nues-

tros clientes, personal y para el crecimiento de la compañía", afirma Robert Pujol, fundador de Transports Pujol.

Con más de 65 años de experiencia, el grupo Pujol es considerado una de las mayores empresas de transportes de viajeros por carretera de Cataluña. Actualmente, con una facturación de 25 millones de euros, cuenta con una plantilla que supera los 200 trabajadores y una flota de 150 autocares.



La Comisión Europea aprueba ayudas a la electrificación

La Comisión Europea ha aprobado una subvención de 70 millones de euros para los planes alemanes para apoyar la compra de autobuses eléctricos y la infraestructura de recarga relacionada por los operadores de transporte público para estar en línea con las normas de la UE sobre ayudas estatales. La medida contribuye a reducir las emisiones de CO2 al tiempo que limita las distorsiones de la competencia.

La Comisión considera que este régimen público incentiva a los operadores de autobuses a invertir en este tipo de vehículos y en la infraestructura de cobro necesaria. Se espera que la medida aumente el número de estos autobuses en Alemania y, por lo tanto, reduzca las emisiones de CO2

y contaminantes atmosféricos, en particular en las ciudades. Además, para calificar para el apoyo, los operadores de transporte público deben asegurarse de que sus autobuses híbridos eléctricos y enchufables se operen con electricidad de fuentes renovables.

Ejemplo positivo

La Comisaria Margrethe Vestager, a cargo de la política de competencia, dijo: "Este plan es otro ejemplo positivo de cómo luchar contra el calentamiento global. De acuerdo con los objetivos medioambientales de la UE, los operadores de transporte público tendrán incentivos para invertir en vehículos con emisiones bajas o nulas, con el claro objetivo de reducir las emisiones de CO2 y mejorar la calidad del aire".

Iveco Bus toma la decisión de dar un paso adelante en la integración de información

En calidad de miembro fundador de la asociación ITxPT y gracias a su apuesta pionera en este tipo de soluciones, Iveco Bus tiene disponible la arquitectura eléctrica

y el diseño específico de los espacios para el concepto de servicios ITxPT en toda su gama de vehículos, lo que incluye a urbanos, interurbanos y turísticos.

La iniciativa ITxPT, establecida por sus miembros fundadores junto con UITP, la Asociación Internacional para el transporte público, impulsa la cooperación en la implementación de un estándar de trabajo para el *plug-and-play* y los sistemas informáticos aplicados al transporte público. Un banco de pruebas integrado ofrece servicios para especificar, probar, calificar y mostrar soluciones de tecnologías de la información.

La nueva arquitectura que propone Iveco Bus permitirá integrar y estandarizar las conexiones eléctricas e informáticas de los distintos equipamientos (sistemas de asistencia operativa, sistemas para la información a los viajeros, sistemas de indicaciones de recorridos, sistemas de emisión de billetes, antenas, sistemas de control del número de viajeros, videovigilancia, etc...) tanto en los vehículos como en la parte de asistencia externa (servidores, compatibilidad de *software*, etc).

Beneficios para todos

Gracias a esta nueva solución, todos los actores involucrados



en el proceso se beneficiarán de un montaje simplificado y de una configuración estandarizada de los equipos, que cuentan con la certificación ITxPT y que compartirán un mismo lenguaje dentro de la misma red, lo que facilitará y agilizará tanto las tareas de montaje como los servicios de asistencia postventa. De esta forma, los operadores del mundo del transporte disfrutarán de una mejor calidad de integración y de una interoperatividad optimiza-

da. Las ventajas no se limitan a la mejora de la gestión de los sistemas de a bordo, puesto que las especificaciones ITxPT permiten optimizar también las dinámicas de envío y el tratamiento de los datos, tanto por parte del cliente como del operador.

De hecho, los sistemas que sirven para el tratamiento de los datos utilizan un lenguaje informático que mejora la compatibilidad y la integración, concluyen desde Iveco Bus.



Autocares Fonseca adquiere su primer Setra TopClass doble piso

Autocares Fonseca incorpora su primer Setra TopClass S 431 DT, vehículo de doble piso y 13.890 mm de largo. La entrega se realizó en las instalaciones de la Dirección Comercial de Autobuses y Autocares Setra en San Fernando de Henares. La entrega la realizó Jose Luis Tomás, Delegado Comercial de la marca a Borja Fonseca, propietario de la empresa.

Autocares Fonseca opera en el sector del Transporte desde hace más de 60 años. Destaca por ofrecer un servicio diferenciado, por potenciar la conectividad del pasajero en el habitáculo, ofrecer vehículos con la última tecnología a bordo y por consiguiente seguridad en carretera, así como el máximo confort para crear experiencias inolvidables entre sus pasajeros. "Nos encontramos en un sector tradicional en el que la sensibilidad de la demanda ante las variaciones de precio es muy significativa y es por esta razón por la que el pasajero debe percibir diferencias significativas durante su viaje para conseguir su

fidelización y nuestro éxito como empresa", comentó Borja Fonseca.

La incorporación del S 431 DT de Setra en su flota supone el afianzamiento de la empresa como referente dentro del transporte de viajeros en Navarra. Y refuerza la calidad, innovación, confort y seguridad que ofrece Autocares Fonseca en sus servicios. El S 431 DT es un vehículo elegante y vanguardista que cuenta con una capacidad de hasta 87 pasajeros. Además de su confort, destaca por sus sistemas de seguridad a bordo, tales como el sistema de asistencia al frenado, asistente de cambio de carril, el asistente de atención (Attention Assist) que asiste al conductor advirtiéndole el estado de cansancio a través de variados parámetros de conducción y el sistema ABA (Active Break Assist) que permite su detención total frente a obstáculos estáticos ante posibles situaciones de colisión. Los vehículos de la gama TopClass, destacan por ser un referente en confort, rentabilidad y seguridad.



Hispacold celebra con el Sector sus primeros 40 años

Con filiales en Francia y México, la compañía de climatización sostenible para autobuses y trenes exporta más del 50% de su facturación a más de 100 países de los cinco continentes.

La firma sevillana Hispacold, fabricante de sistemas de climatización para autobuses, autocares y coches ferroviarios, clausuró el pasado miércoles las celebraciones de su cuadragésimo aniversario, con un acto institucional al que asistieron personalidades de la política, del mundo empresarial y del Sector del transporte de pasajeros.

En el acto conmemorativo participaron Carmen Castreño, primera teniente de alcalde del Ayuntamiento de Sevilla; Julio Coca, director general de la Agencia IDEA; y Juan Carlos Cantalapiedra, presidente de Hispacold.

El objetivo de esta jornada de

puertas abiertas fue mostrar a los visitantes los más de 10.000 m² de una fábrica que aplica la metodología Lean, que permite producir y suministrar en función de la demanda, optimizando el valor añadido de sus productos con una calidad competitiva y una alta flexibilidad. Las instalaciones han sido ampliadas recientemente con un centro logístico anexo a la factoría y la adquisición de unos terrenos contiguos.

El director general de Hispacold, Roberto Recuerda, dio la bienvenida a los asistentes y destacó que "las claves de que esta compañía siga siendo 40 años después una realidad empresarial viva, aunque suene a tópico, son todas y cada una de las personas que han formado y formamos parte de este proyecto".

La asistencia lateral al conductor es una de las últimas incorporaciones

El nuevo Opel Combo Life incorpora diversos avances tecnológicos

Opel continúa desarrollando su ofensiva de producto lanzando un verdadero vehículo multiuso con el nuevo Opel Combo Life. Desde la compañía, se destaca el amplio espacio, altamente práctico y versátil, equipado con una o dos puertas correderas traseras y se puede pedir como versión normal (4,40 metros) o larga (4,75 metros) y con cinco o siete plazas, respectivamente.

Entre sus múltiples avances tecnológicos también hay varios relacionados con la seguridad. La pantalla de proyección (HUD) reduce el riesgo de distracciones al proyectar los datos de conducción más importantes en la línea de visión directa del conductor, lo que reduce la necesidad de que el conductor aparte la vista de la carretera. También cuenta con la Alerta de colisión frontal con detección de peatones y frenado de emergencia automático que ayuda a evitar accidentes. El sistema no solo emite una alarma y una advertencia visual, sino que también frena automáticamente si la distancia a un vehículo que circula delante disminuye rápidamente y el conductor no reacciona, o con la cámara frontal Opel Eye



conocida de modelos Opel de gran éxito como el Astra, el Corsa y el Mokka X. Procesa diversos datos, formando así la base para los sistemas de asistencia al conductor, como el reconocimiento de señal de tráfico o el asistente de mantenimiento de carril.

Diferentes versiones

El modelo está disponible como una versión normal de 4,4 metros de largo o como una versión alargada 35 centímetros, opcionalmente con dos puertas traseras deslizantes. Ambas variantes tienen una altura de 1,8 metros y ambas configuraciones estarán disponibles con cinco o siete asientos asegurando que incluso las familias grandes con sus equipajes

y mascotas puedan disfrutar de un paseo espacioso y cómodo. La versión de cinco asientos y longitud estándar tiene un volumen mínimo de equipaje de 597 litros. Las personas que requieren aún más espacio obviamente también pueden optar por versión larga con un volumen mínimo de equipaje de 850 litros.

Sin embargo, el Combo Life no es solo una furgoneta familiar espaciosa y muy cómoda. También puede utilizarse como un pequeño vehículo de carga. Con los asientos traseros abatidos, el volumen de maletero de la versión normal se triplica hasta los 2.126 litros, lo que significa que transportar un equipo de camping, bicicletas o grandes paquetes del punto A al B no sea un problema.



Baleares presenta Ley de Cambio Climático con modelo basado en energías renovables

La presidenta de las Islas Baleares, Francina Armengol, y el consejero de Territorio, Energía y Movilidad, Marc Pons, acompañados del director general de Energía y Cambio Climático, Joan Groizard, han explicado al Consejo Balear de la Energía el contenido del anteproyecto de la futura ley de cambio climático y transición energética de las Islas Baleares.

Armengol ha destacado que la norma sitúa a Baleares en la vanguardia de las Comunidades en la lucha contra el cambio climático, "con medidas líderes que aceleran la transición del diésel y la gasolina hacia una movilidad 100% limpia, con transporte público y vehículos eléctrico. El objetivo es poner los fundamentos para que en el futuro Baleares funcione totalmente con energías renovables y crecer de forma inteligente y sostenible, respetando aquello que más queremos: nuestro territorio y nuestro medio ambiente".

La movilidad y la producción de las centrales han sido señalados como los principales causantes de las emisiones, unas emisiones que

se podrán reducir con la aplicación de las medidas que incluye la futura ley. El 35% de las emisiones de CO2 en las Islas Baleares proviene del tráfico rodado. Algunas de las medidas que incluye la ley son:

– A partir de 2025 no podrán entrar en las islas vehículos diésel en las Islas Baleares.

– A partir de 2035 no podrán entrar vehículos de gasolina.

– A partir de 2020, las empresas de alquiler tienen que incorporar un 2% anual de vehículos eléctricos a la flota, hasta el 100% en 2035.

La ley también prevé medidas que suponen la implicación y liderazgo de la administración pública en la transición energética, directamente en el fomento de las renovables y en la ordenación y planificación de medidas para abordar y mitigar los efectos del cambio climático. Así, se creará el Instituto Balear de la Energía, que permitirá llevar a cabo desde el ámbito público la promoción de proyectos de energías renovables, potenciará la participación ciudadana en el sistema eléctrico y también podrá actuar como agente activo en los mercados energéticos.

Se incluirá una red de corredores radiales y transversales, con intercambiadores

Murcia tendrá nuevo mapa de transporte de viajeros, que impulsará intermodalidad

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia transformará el mapa actual de transporte de viajeros "con el fin de mejorar la movilidad, fomentar la intermodalidad y conectar la Región al siglo XXI". Así lo anunció el consejero de Presidencia y Fomento, Pedro Rivera, en la presentación de las propuestas que recoge el Plan Director del Transporte de la Región de Murcia, a la que asistieron más de 70 representantes empresariales, municipales, del sector del Transporte y de consumidores y usuarios.

Pedro Rivera explicó que el Plan Director fija las bases de una nueva estrategia del transporte público regional, a partir de la cual el Ejecutivo regional diseñará y consensuará con todos los actores implicados (usuarios, ayuntamientos y empresas concesionarias) "un sistema de transporte de viajeros del siglo XXI". La Región necesita un nuevo mapa de transporte "moderno, eficiente, accesible, sostenible y adaptado a la realidad social, para poder responder a las necesidades actuales y futuras", y para lo que hay que tener en cuenta la llegada de la Alta Velocidad y la apertura del Aeropuerto Internacional.

El consejero resaltó que el nuevo mapa de transporte "hace necesaria una buena coordinación de servicios y tarifarias entre los distintos modos de transporte, que ponga al ciudadano en el centro del



diseño del sistema". El nuevo mapa de transporte de viajeros introduce cuatro novedades. La primera de ellas es que se creará una red de corredores para extender el servicio de transporte a cualquier punto de la Región y lograr una mayor cohesión territorial y movilidad de los usuarios. Así, se establecerán corredores radiales que comuniquen los núcleos de población con mayor densidad, y se complementarán con otros corredores transversales para garantizar la cobertura en áreas de baja densidad y población dispersa.

Otra medida que incluye el Plan Director es diferenciar cinco áreas de movilidad en la Región, teniendo en cuenta los desplazamientos actuales de las personas. De forma que cada área cuente con estaciones de referencia para dar cobertura a todo el área y también conecte con los corredores radiales y transversales. La tercera novedad es potenciar la intermodalidad con la creación de 12 intercambiadores modales a lo largo de la Región, que faciliten el uso entre los distintos medios de transporte: avión, autobús, taxi, tren y marítimo. El trans-

porte actuará de eje de dinamización económica y del turismo para fomentar el desarrollo regional. Asimismo, se prevé establecer un nuevo sistema tarifario que supondrá un billete más económico, flexible y adaptado a las necesidades de los usuarios y que, además, facilitará la implementación de bonos de uso frecuente y similares.

Participación

El consejero señaló que el Plan Director es un documento de trabajo inicial que "contará con la participación de la sociedad" y, añadió, "crecerá y se desarrollará gracias a las aportaciones de los consumidores y usuarios, sector del transporte, ayuntamientos, empresas concesionarias, colegios profesionales y de todos aquellos profesionales que quieran enriquecerlo". El titular de Fomento anunció que se va a convocar a los miembros de la Mesa del Transporte General para debatir y concretar el plan, también se van a constituir diferentes mesas con ayuntamientos, usuarios y concesionarios.

El Consorcio de Transportes del Área Granada se vuelca en la información

El Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Granada ha puesto en marcha una experiencia piloto para informar a los usuarios, en tiempo real y a través del móvil, sobre los horarios, tarifas, puntos de recarga...

El proyecto piloto consiste en la instalación de 12 balizas que ofrecen información por medio de la tecnología Bluetooth Low Energy (BLE) de baja intensidad en los dispositivos móviles de los usuarios que se encuentren en las cercanías de las paradas del área metropolitana. Adicionalmente se está trabajando en la configuración de dichas balizas para proporcionar información a personas con discapacidad visual o con alguna necesidad especial en la comunicación, mediante la utilización de una aplicación específica en el móvil y que permita la accesibilidad universal a este tipo de información.

Las ubicaciones elegidas por el Consorcio para la instalación de dichos equipos son paradas de núcleos principales del área de Granada y con afluencia importante de usuarios al servicio de transporte interurbano. Se localizan en Peligros (parada de la Biblioteca),



Maracena (en la avenida Blas de Otero), Albolote (calle Jacobo Camarero), Atarfe (Avenida de la Estación), Pinos Puente (calle Real), Santa Fe (Avenida de la Hispanidad), Cúllar Vega (Camino de las Galeras), Las Gabias (Real de Málaga), Otura (Avenida Suspiro del Moro), Ogíjares (Plaza Baja), La Zubia (Parque de la Encina) y Huétor Vega (Avenida de Andalucía).

El delegado territorial de Fomento y Vivienda en Granada, José Antonio Martín, ha subrayado que esta experiencia impulsada por el Consorcio a modo de piloto pretende monitorizar durante sus primeras semanas su uso por parte de los usuarios y, en su caso, acometer la extensión de este servicio a otras paradas y localidades. "La instalación de estas balizas permitirá dar

respuestas a una demanda real de información de aquellas personas que utilicen los servicios del Consorcio para realizar sus desplazamientos, mejorando la accesibilidad a dicha información", ha añadido.

Autobuses con más capacidad

Granada Movilidad presenta nuevos vehículos articulados de última generación, con 20 metros de longitud y capacidad en su interior para más de 180 viajeros para sus nuevas Líneas de Alta Capacidad. Su estética exterior, de colores suaves, queda integrada en el entorno; el interior está equipado con las últimas novedades de sistemas de información en pantallas y en audio. Disponen de cuatro puertas y se puede entrar o salir por cualquiera de ellas de una forma muy rápida.



La segunda fase del Plan de transporte de Galicia, a Europa

El Diario Oficial de la Unión Europea publicó la semana pasada el anuncio del inicio de la elaboración de la segunda fase del Plan de Transporte Público de Galicia. Se cumple así con el establecido en el Reglamento 170/2009 de la UE, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, que establece que 12 meses antes de la licitación de los servicios se publiquen los criterios básicos que seguirá el procedimiento.

Ese anuncio deja blindada la atención prioritaria a los escolares y el deber de contar con un monitor acompañante en todos los casos en los que se opte por la modalidad de autobuses compartidos.

Con este anuncio, el Gobierno gallego da un paso más en el proceso de modernización y actuali-

zación de transporte público de viajeros por carretera, cuyas concesiones serán adjudicadas con contratos de duración de 10 años. Los estudios para la segunda fase del Plan se han licitado con una inversión de 2,7 millones de euros, con el objetivo de que Galicia tenga en 2020 "un servicio moderno y acorde a las necesidades reales", indican desde la Xunta.

En el segundo semestre del año se efectuará el trabajo de campo y la definición de líneas y elaboración de los proyectos de explotación de las concesiones, de manera que en el primer trimestre de 2019 se puedan someter la información pública. Así, ese mismo verano se podrían aprobar los proyectos e iniciar la contratación para que a finales de este año puedan ponerse en marcha los servicios.

Comienza la renovación de la flota, de una media de 17 años de antigüedad

Huelva adjudica el 'renting' a 10 años de los primeros 10 autobuses nuevos

Comienza la renovación de la flota de la Empresa Municipal de Transportes Urbanos (Emtusa). Su Consejo de Administración aprobó la propuesta de adjudicación al BBVA del arrendamiento operativo (renting) por siete años de 10 autobuses que traerán a Huelva los primeros vehículos con la última tecnología y combustible ecológico. Se trata de los primeros vehículos nuevos que llegan en 10 años, ya que los anteriores se adquirieron en 2008, cuando llegaron tres, frente a la decena que entrará ahora en una única entrega.

Esta primera fase de renovación de la flota de los autobuses urbanos supondrá una inversión de 3,6 millones de euros en un plazo de siete años y permitirá que el parque de vehículos de Emtusa, con 42 unidades, inicie una modernización más que necesaria al contar con unos vehículos cuya antigüedad ronda los 20 años (la media es de 17). Según fuentes municipales, el coste de mantenimiento de los 10 nuevos autobuses, que irán sustituyendo a los más antiguos, supondrá un ahorro estimado de 82.300 euros al año.

La propuesta de adjudicación salió adelante gracias al voto favorable de todos los grupos políticos representados en el consejo, a excepción del PP, que se abstu-



vo. Tanto PSOE como Ciudadanos, IU y el concejal no adscrito Enrique Figueroa respaldaron la iniciativa, que también contó con el apoyo de la representación de los usuarios. Con la llegada de la nueva flota de la marca MAN (modelo Lion's City A21-GNC), que deberá entregarse en un plazo máximo de ocho meses desde la fecha de formalización del contrato, se viene a refrendar el objetivo que se ha propuesto el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Huelva en este mandato.

Y precisamente en esa línea habló el alcalde de Huelva, Gabriel Cruz, al asegurar que esta primera fase de renovación de la flota de Emtusa "marca un hito muy importante para dar un salto de calidad al servicio que prestamos a los onubenses". Entendiendo que con este renting se da "un paso muy importante desde nuestro compromiso de ofrecer a los onubenses un servicio de autobús de calidad, cómodo, accesible y con los últimos avances tecnológicos". Cruz recordó que al llegar al Gobier-

no del Ayuntamiento encontraron a la Empresa Municipal de Transportes Urbanos "en supuesto de disolución". Y a partir de ahí "nos hemos volcado, porque creemos en el servicio público y en la movilidad sostenible", y porque además "estamos teniendo frutos porque hoy Emtusa está en una senda de mejora que va a más".

Combustible más ecológico

Los nuevos autobuses de la flota de Emtusa utilizan como combustible gas natural comprimido, lo que implica una reducción del 95% en la emisión de partículas y del 35% en óxidos de nitrógeno, además de rebajar la contaminación acústica y el dióxido de carbono. Para su uso, se ha sacado a licitación la construcción de una estación de servicio en las instalaciones de Emtusa, que no sólo suministrará este combustible, tanto comprimido como licuado, a los autobuses nuevos, sino que ofrecerá el servicio a cualquier vehículo ajeno a la empresa.



Mérida refuerza su transporte urbano en diferentes zonas

El delegado de Transporte de Mérida, Marco Antonio Guijarro, ha presentado la nueva red de transporte urbano la ciudad emeritense y ha señalado que se cumple así con uno de los objetivos del equipo de gobierno, a pesar de "haber llevado más tiempo del que hubiéramos querido".

En este sentido ha destacado que, a pesar de llevar trabajando desde el primer día en este asunto, ha sido durante el último año cuando se ha podido llevar a cabo este estudio. Un plan elaborado por los técnicos que componen la comisión de movilidad y gestión medioambiental de la red de transporte urbano con la colaboración de las delegaciones de Transportes Urbanos, Urbanismo, Policía Local, Obras y Delegación de contrataciones.

De esta manera, "se ha conseguido diseñar un plan eficiente, caracterizado por los principios de ahorro en consumo y gestión

temporal de itinerancias, en el que también hemos querido tener en cuenta las demandas principales que se han recogido desde los distintos sectores de la ciudadanía, usuarios, Participación Ciudadana y Policía Local".

La nueva reestructuración une los sectores más demandados por los usuarios como el Hospital, el Centro de Salud de la Zona Norte y la estación principal del Paseo de Roma, "evaluando los datos del número de usuarios por parada y hora, así como el coste del kilometraje". Por otro lado, se han eliminado las duplicidades, reduciendo el tiempo máximo de frecuencia a media hora. Se amplían zonas muy demandadas como Carrión, La Calzada (donde además se instalará una nueva marquesina), El Prado y el Hospital. A éste último llegarán tres líneas de autobuses "con lo que los trayectos serán más directos y rápidos".



El autobús urbano de Azuqueca consigue sumar 6.000 usuarios

El número de usuarios de los autobuses urbanos de Azuqueca de Henares ha aumentado de manera notable desde que el Ayuntamiento aprobó su gratuidad para los titulares de la Tarjeta Ciudadana en el Pleno del 26 de octubre de 2017. Según los datos facilitados por la empresa concesionaria del servicio, Maitours, en enero han subido al autobús urbano 15.892 viajeros, frente a los 9.985 que lo hicieron en el mes de octubre, datos que reflejan un incremento de casi 6.000 usuarios.

La gratuidad del servicio fue aprobada por unanimidad en el Pleno, a partir de una propuesta presentada por el grupo municipal de Ciudadanos y entró en vigor el día 6 de noviembre del año pasado. Ese mes, el número de viajeros que montaron en los autobuses urbanos se elevó ya a 12.719. El Pleno acordó poner en marcha esta medida de manera temporal, hasta el fin de este man-

dato municipal el año próximo, con el objetivo de poder evaluar su funcionamiento y sus resultados.

El alcalde, José Luis Blanco, ha mostrado su satisfacción por las cifras que avalan "que ha sido una buena decisión para potenciar el servicio de autobuses". "El transporte colectivo evita desplazamientos en vehículos privados, con lo que se reducen las emisiones contaminantes a la atmósfera", ha destacado el primer edil, que ha recordado la apuesta por la sostenibilidad en el municipio. Desde abril del año pasado, este servicio se presta con autobuses eléctricos.

Blanco se ha referido también a la vertiente social del transporte colectivo y ha destacado que supone "un paso más en la ciudad en favor de la igualdad de oportunidades, ya que para muchas personas (por su edad, por su condición física o por sus circunstancias económicas), los autobuses no son una opción, sino una necesidad".



El transporte público de Ciudad Real gana más de 100.000 pasajeros en 2017

Los autobuses urbanos de Ciudad Real incrementaron el número de usuarios en 112.565 personas, según el concejal de Movilidad, David Serrano.

El concejal reconoce que "estamos muy satisfechos con el resultado que nos arrojan los datos del transporte público este último año. Desde 2016 se están incrementando el número de viajeros, siendo este año la subida más significativa. Es un cambio de tendencia, creemos que gracias a las medidas que se están tomando desde el Equipo de Gobierno, apostando por este transporte público, la renovación de la imagen corporativa del autobús y el fomento del trans-

porte alternativo al vehículo". En general todas las líneas han ido aumentando de uso durante 2017, excepto la línea 5 los fines de semana, que baja levemente. La línea más usada es la línea 2 con 646.887 usuarios, seguida la línea 1A con 394.633, y la línea 3 con 342.669.

Además en cuanto a los títulos de transporte utilizados, el concejal reconocía que se está trasvasando el uso de los bonos al uso mensual. El billete ordinario se mantiene (347.956) y baja el bonobús de 10 viajes, pero sube el bono bus mensual (de 133.000 a 274.000 usos) y el bono de pensionistas (de 624.000 a 673.000 usos).

Novedades

A lo largo de año 2017 se llevó a cabo la renovación de la imagen del autobús urbano, con el cambio de todas las traseras de los autobuses, y en las marquesinas se puso la nueva campaña informativa 'Somos+' para recoger el incremento en el número de viajeros, más descuentos, mas ecológicos, más barrios y un servicio que se presta más cerca". El concejal avanzó que este año se renovarán los bonos recargables de 10 viajes, tanto el normal como el de estudiantes, que ha visto ampliada su cobertura a todos los días del 1 de septiembre hasta el 31 de julio.



Volvo recibe un pedido de 12 autobuses híbridos para Cracovia

Polonia es un mercado en expansión para los autobuses híbridos Volvo. Recientemente, la compañía ha recibido por parte de la Empresa de Transporte Municipal (MPK) de Cracovia, un pedido de 12 autobuses híbridos articulados. En total, Volvo ya ha vendido más de 50 autobuses híbridos en Polonia. Los vehículos se manufacturan en la fábrica que Volvo posee en Breslavia.

"Mejorar la calidad del aire y reducir los niveles de ruido son cada día más considerados como factores importantes a la hora de diseñar los sistemas de transporte público. En Cracovia, este factor es todavía más relevante, debido a la alta contaminación del aire. Estamos orgullosos de poder adjudicar estos autobuses a la empresa de transporte municipal de Cracovia, lo que permitirá a los habitantes de la ciudad viajar, dentro de unos meses, en autobuses modernos y respetuosos con el medio ambiente", comenta Malgorzata Durda, sirectora regional de Volvo Buses en Polonia y el Báltico.

Los autobuses híbridos se entregarán a la ciudad de Cracovia en el segundo semestre de 2018. Serán manufacturados en la fábrica de Vol-

vo Buses en Breslavia, donde se producen autobuses híbridos en serie desde 2010. Los autobuses híbridos Volvo ya están en funcionamiento en Breslavia, Inowroclaw, Tarnowskie Góry y Varsovia. El mayor pedido de autobuses electrificados Volvo en Polonia hasta hoy ha sido un pedido de 35 híbridos, de los cuales 10 son autobuses articulados, para la ciudad de Sosnowiec. La gama de soluciones de electromovilidad de Volvo está compuesta por autobuses híbridos, híbridos eléctricos y eléctricos. En total, Volvo ha vendido más de 3.800 vehículos electrificados, en 22 países, siendo Reino Unido, Colombia y España, los mayores mercados.

Los autobuses Volvo híbridos están propulsados por electricidad, siendo silenciosos y libres de emisiones desde el arranque hasta alcanzar los 15-20 km/h. A mayor velocidad, el autobús es propulsado por un pequeño motor diésel de cuatro cilindros que puede operar en condiciones óptimas con un reducido nivel de emisiones. La energía generada durante la frenada regenerativa es almacenada en las baterías del autobús y es utilizada para dar potencia al motor eléctrico y diversos sistemas auxiliares.

VDL se expande hasta Bélgica

La compañía, recientemente, también ha implantado un departamento de ventas propio en España, Noruega, Suecia y Finlandia. Filip Malefason ha sido nombrado director general de VDL Bus & Coach Belgium.

Tras los pasos recientes en España, Noruega, Suecia y Finlandia, VDL Bus & Coach ahora también tendrá un departamento de ventas propio en el mercado belga, desde el 1 de marzo de 2018, con su propia organización de ventas. Hasta este punto, la región del Benelux se gestionaba de forma central desde los Países Bajos, pero al estar físicamente más cerca de los clientes, la compañía quiere ser un socio preferente dentro del cambiante e innovador mercado de autobuses y autocares.

Para VDL, la introducción de tecnologías alternativas y la transición hacia un transporte público libre de emisiones exige un mayor fortalecimiento de los equipos locales de ventas y posventa. El equipo de ventas belga cooperará con todos los conocimientos y la experiencia dentro de la división existente de autobuses y autocares y VDL Groep. Filip Malefason ha sido nombrado director general de VDL Bus & Coach Belgium.



Filip Malefason

Filip Malefason tiene una amplia experiencia en la industria automotriz. Después de obtener su título en tecnología de vehículos de motor, trabajó en ventas y posventa, tanto en puestos de personal como gerenciales, en Mercedes-Benz e Iveco. Desde 2013, Filip ha sido el gerente de posventa de la organización belga VDL Bus & Coach. En este puesto, fue responsable de todas las actividades relacionadas con los servicios y las piezas para los clientes belgas de transporte público y autocares. VDL Bus & Coach confía en que Filip fortalecerá la posición de VDL Bus & Coach en Bélgica.

Además, presenta el Eco Life, nuevo autobús eléctrico junto a la india JMB

Los Solaris Urbino 100% eléctricos llegan a Italia gracias a la ciudad de Bérgamo

El pasado 3 de febrero, Solaris entregó 12 autobuses 100% eléctricos a un operador de transporte de Bérgamo, en el norte de Italia. Estos son los primeros vehículos de este tipo en fabricados por un productor polaco para el país transalpino. En marzo de este año, habrá otros 10 autobuses eléctricos Urbino suministrados a la flota de ATM en Milán. Para Solaris, que hasta ahora ha entregado cerca de 850 vehículos a Italia, los pedidos de Bérgamo y Milán son otra prueba del reconocimiento que posee en ese mercado. El ministro italiano de Medio Ambiente, Maurizio Martina, y el alcalde de Bérgamo, Giorgio Gori, participaron en la solemne entrega de los primeros autobuses eléctricos de Solaris en Italia.

"Estoy muy satisfecho con la confianza de los clientes italianos en nuestra marca. Al elegir el diseño probado y apreciado por la industria de Solaris Urbino 12 eléctrico, Bérgamo se ha unido a muchas ciudades de la península transalpina donde los autobuses Solaris ya están presentes. El vehículo fue galardonado con el título Bus of the Year 2017", comentó Zbigniew Palenica, vicepresidente ejecutivo de Solaris Bus & Coach.

El Urbino eléctrico para el mercado italiano está propulsado por ejes con dos motores de tracción integrados de 125 kW. La electricidad se almacena en un conjunto de ba-



terías Solaris High Energy con una capacidad total de 240 kWh. En los vehículos para ambos clientes, el fabricante utilizó un panel táctil moderno de diseño propio. Un cargador con la opción de cargar simultáneamente dos autobuses con 40 kW de potencia se utiliza para recargar la energía.

Mientras los 12 Solaris eléctricos para ATB Bérgamo serán los primeros autobuses de Bolechowo en esta ciudad italiana, ya son muy conocidos en Milán. En 2014 y 2015, 125 autobuses Urbino12 fueron entregados a ATM Milano desde la fábrica cerca de Poznan. Solo en 2017, se entregaron 225 autobuses Solaris a Italia. El contrato más grande en la historia del fabricante polaco también proviene del mercado italiano: 360 autobuses InterUrbino fueron pedidos por la compañía romana Cotral.

India

JBM Solaris Electric Vehicles, una empresa conjunta entre la polaca Solaris y la empresa india JBM

Auto, ha presentado una nueva serie de autobuses eléctricos llamada Eco Life, para el mercado indio. Además, Ashok Leyland presentó su primer autobús eléctrico con intercambio de batería. La serie Eco Life, diseñada conjuntamente por Solaris y JBM Auto, se fabricará en las instalaciones de Faridabad y Kosi, que se han configurado para lograr alcanzar una capacidad de fabricación de hasta 2.000 autobuses totalmente eléctricos por año.

Los autobuses funcionarán con baterías de litio de carga rápida, que tendrán un alcance de 150 a 200 km durante 10 a 15 horas, dependiendo de las condiciones del tráfico en la ciudad. Las baterías pueden cargarse a través de un enchufe o mediante un pantógrafo. La nueva serie de emisiones cero de la empresa conjunta JBM Solaris Electric Vehicles llega en el momento más oportuno, ya que el gobierno indio está empeñado a facilitar la transición a un transporte más limpio y sostenible.

La empresa española GMV adquiere al completo la californiana Syncromatics

GMV, multinacional tecnológica española de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y TIC ha completado la adquisición de la compañía tecnológica californiana Syncromatics, proveedor de soluciones SaaS (Software as a Service) o Software en la Nube para el mercado de Sistemas Inteligentes de Transporte público. El acuerdo forma parte de la inversión iniciada por GMV en 2015. Dentro de la estrategia de inversión y crecimiento en la que la compañía está inmersa en el sector ITS, EE.UU. ofrece el mayor vector de crecimiento en este mercado y es una apuesta prioritaria para GMV.

La alianza ha favorecido desde el inicio la explotación de sinergias muy relevantes, tanto comerciales como tecnológicas y operativas, que han permitido multiplicar el crecimiento de la compañía y la creación de valor para GMV. Como consecuencia de dichas sinergias, está previsto que Syncromatics integre en sus soluciones para EE.UU., la nueva familia de equipos para los sistemas de gestión de flotas (SAE) y soluciones integradas de billeteo (ticketing) en los que GMV lleva invirtiendo intensamente desde



Uno de los modelos con los que opera Syncromatics.

hace un año y medio, y que estarán disponibles próximamente.

Gran crecimiento

Desde que se formalizó la primera fase de la adquisición en 2015, Syncromatics ha triplicado en tamaño, habiendo incluso integrado nuevas adquisiciones, como la realizada en 2016 de la compañía tecnológica Mobilat Works Inc., especializada en proporcionar soluciones en el mercado norteamericano de Sistemas Inteligentes para el Transporte público a la demanda. En la actualidad, Syncromatics presta sus soluciones de Sistemas Inteligentes de Transporte a más de 130 operadores y autoridades de transporte público en 26 estados de la unión. Entre sus clientes más destacados y más recientes, se encuentra el Departamen-

to de Transporte de la Ciudad de los Ángeles (LADot), la Autoridad de Transporte de la región Metropolitana de Los Ángeles (LA Metro), MV Transportation, el condado de Ventura del estado de California, la Victor Valley Transit Association en California y la ciudad de Maui en Hawái, entre otras.

"Estamos muy satisfechos de haber completado la adquisición de Syncromatics. Estoy convencido que nos seguirá brindando una gran oportunidad de crecimiento en el mercado en expansión de Sistemas Inteligentes de Transporte público en EE.UU., y al mismo tiempo, reforzará nuestro plan de ser líder mundial del mercado ITS", asegura el director general de la sectorial de Sistemas Inteligentes de Transporte de GMV, Miguel Ángel Martínez Olagüe.

Semáforos de Lisboa darán prioridad a los autobuses

Los semáforos de la capital portuguesa detectarán la llegada de autobuses de transporte público y, si circulan con retraso, pasarán a verde para permitirles recuperar tiempo.

En Lisboa (Portugal), los semáforos darán prioridad de paso a los autobuses de transporte público que circulen con retraso respecto al horario previsto para aumentar la puntualidad de este servicio.

El Ayuntamiento lisboeta quiere dar mayor regularidad y puntualidad al servicio público de autobuses y, a la vez, reducir el número de vehículos que circulan por sus calles, para lo que se plantea aplicar un sistema que, mediante sensores colocados en los semáforos, estos reconozcan a los autobuses y que, en caso de marchar con retraso respecto a su horario, al acercarse aquellos cambien a fase verde y recuperen parte del tiempo perdido. En principio, este proyecto (denominado Gertrudes) se aplicará en dos zonas de Lisboa (Entrecampos y Marqués de Pombal), aunque ya está pensando en ampliarse a otras zonas de la capital portuguesa.

Durante 2017, en Lisboa se produjeron más de 1.300 situaciones en las que coches mal



aparcados requirieron de la intervención de la policía municipal para retirar los mismos, lo que provocaron retrasos que se calcularon en torno a 937 horas de interrupción en el servicio público de transporte.

Reducir el transporte particular

En este sentido, las encuestas realizadas a los ciudadanos señalan que la puntualidad y la regularidad son dos requisitos que desearían ver mejorados en el transporte público de Lisboa. "Sabemos que tenemos que reducir los vehículos en la ciudad de Lisboa, pero para esto debemos tener un transporte público de calidad", señaló en el Diario Público, de Lisboa, el concejal de movilidad Miguel Gaspar.

La línea que une Granada con Sevilla, Málaga, Córdoba y Almería renueva flota

El servicio de transporte de viajeros por carretera que une Granada con Almería, Córdoba, Sevilla y Málaga ha incorporado

diez nuevos vehículos de última generación, con 54 plazas y accesibles para personas con movilidad reducida (PMR).

El objetivo, según ha explicado el delegado territorial de Fomento y Vivienda, José Antonio Martín, es "eliminar las barreras que impidan hacer del transporte público un bien de carácter universal, accesibles a todos y que responda a los intereses de sus usuarios".

Los nuevos vehículos, modelo Mercedes-Benz Turismo, pertenecientes a la concesionaria Alsa, cuentan con las últimas tecnologías disponibles en cuanto a seguridad, reducción de emisiones y confort para el viajero. Entre otros sistemas de seguridad activa y pasiva, disponen de Asistente de Ayuda a la Conducción, que avisa al conductor en el caso de una salida involuntaria de la vía, limitador de velocidad, cámaras laterales y traseras, y sistema antincendios. Además, equipan motores respetuosos con el medio ambiente, que cumplen la Normativa Euro 6, lo que garantiza mínimas emisiones contaminantes, algo cada vez más importante en el mundo actual.

Martín ha puesto de manifiesto la "apuesta del Gobierno an-



daluz por el transporte público y la necesidad de mejoras tecnológicas que los clientes están demandando, mejorando el servicio que se presta y adaptándolo a lo que los clientes necesitan". Por su parte, el director de Alsa en Andalucía, Valeriano Díaz, ha trasladado el compromiso de su empresa "seguir mejorando en el ámbito la seguridad y su apuesta por la innovación y la tecnología, por lo que la compañía seguirá invirtiendo en mejorar sus servicios en toda Andalucía".

Otras mejoras

Los nuevos autobuses disponen además de sistema de Ocio Individual OndROAD, que permite que cada viajero pueda acceder a los contenidos multimedia de su elección (películas, libros, música,...) vía streaming a través de su propio smartphone o tableta. Además de WiFi gratuito, los autocares también cuentan con conexión USB y enchufes de 220V para poder estar conectados y recargar los dispositivos móviles durante el trayecto.

Los padres pueden controlar la situación del transporte con una 'app'

Veox logra llevar a cabo el objetivo de comunicar a las escuelas con sus autobuses

La nueva plataforma actúa como herramienta de gestión y comunicación entre las empresas de autobuses, los colegios y los padres. El objetivo de Veox es mejorar la seguridad, control.

Veox Sistemas y Movilidad ha anunciado la disponibilidad de nubebus Transporte Escolar, una nueva plataforma que funciona como herramienta de gestión y comunicación entre las empresas de autocares, los colegios y los padres y tutores. "Hoy en día usamos aplicaciones móviles para casi cualquier cosa: buscar información, acceder a contenidos, ubicarnos en un mapa, acceder a juegos online...", explica David Centeno, director gerente de Veox. "Ahora, hemos combinado la tecnología móvil con un software avanzado y un modelo de gestión en la nube para ofrecer a las empresas que gestionan rutas de transporte escolar un mayor control y seguridad sobre sus servicios", comenta.

Nubebus Transporte Escolar ofrece a las empresas de autocares una plataforma cloud con aplicaciones específicas que potencian la seguridad, el control y la eficiencia en la gestión del servicio, así como un



canal de información y comunicación en tiempo real con todos los interesados: para conductores, acompañantes y gestores del servicio, por un lado, y para padres, madres y tutores, por otro, ofrece una sencilla app con la que todos ellos podrán consultar información sobre rutas, paradas y localización, y acceder a esta información en cualquier momento y desde cualquier lugar.

Mejor organización

"Esta nueva solución supone una ventaja no solo para la propia empresa de autocares en su gestión diaria, sino también para los colegios y las familias", asegura David Centeno, "ya que permite saber en tiempo real de cuándo pasará el autocar por la parada, lo cual genera tranquilidad y una mejor or-

ganización; y, por supuesto, la enorme ventaja que supone que los padres sepan en todo momento dónde están sus hijos".

"No cabe duda de que esta nueva solución supone una significativa mejora en el servicio que colegios y compañías de autocares prestan a alumnos, padres y familiares, pero hay más beneficios", asegura Centeno. "Por ejemplo, les permitirá prestar a los usuarios un servicio de mayor calidad, adquirir mayores compromisos de puntualidad y seguridad, y ofrecer una mayor transparencia en la información, lo que es un punto diferencial para las empresas de autocares, el propio colegio y las familias. Además les permitirá mejorar su imagen tecnológica y aportando un valor diferencial en el servicio de transporte escolar".



Se incrementan más de un 7% los viajeros en Guadalajara

Jaime Carnicero, vicealcalde de Guadalajara, ha informado de que durante el 2016 los viajeros de pago fueron 2.887.000 viajeros, cifra que en 2017 se ha incrementado en un 7,47%, tras sumar cerca de 300.000 viajeros de pago más. La recaudación, por consiguiente, también ha experimentado un incremento, pasando de ser 1,7 millones en 2016 a 1.840.000 euros en 2017 (8,08%).

"El servicio va por buen camino porque mes tras mes se incrementa el número de viajeros y también la recaudación y, aunque tenemos que seguir mejorando, los resultados son satisfactorios", señala Carnicero.

Parte de ese campo de mejora, según ha señalado, se encuentra en el importante número de visitantes que recibe la ciudad por los eventos deportivos. Por ese

motivo, ha anunciado que se realizarán acciones para fomentar que esos visitantes utilicen el transporte público para desplazarse desde sus alojamientos hasta las instalaciones deportivas u otros lugares de interés.

Tal y como ha destacado el vicealcalde, el servicio ofrece importantes bonificaciones a colectivos como familias numerosas, parados, discapacitados, pensionistas y estudiantes menores de 25 años, que pueden llegar hasta la gratuidad total. Y los vecinos que cuentan con la tarjeta Xguada pagan por él 0,60 euros. En 2017, el 75,66% de los viajeros se benefició de las bonificaciones que el Ayuntamiento pone a disposición de los colectivos mencionados anteriormente y el 10,71% viajaron en autobús de forma gratuita.

El estudio, coordinado por Fomento con el CNTC, analiza cuatro tipos de transporte en autocar bajo tres posibles escenarios

El Observatorio de Costes desvela un incremento de los mismos durante la segunda mitad de 2017

El Ministerio de Fomento ha publicado el Observatorio de Costes del transporte de viajeros en autocar nº 27, actualizado a 1 de enero de 2018, resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera, entre las que se encuentra Confibus.

Según publica la Confederación, el objetivo de este Observatorio de Costes es orientar sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros. Del mismo modo, pretende constituirse en punto de referencia para el conjunto de agentes y empresas que operan en el mercado del transporte de viajeros en autocar, de manera especial para aquéllas de tamaño más reducido.

El Observatorio contiene un análisis de los costes medios que la explotación de un vehículo genera a una empresa de transporte de viajeros tipo, entendiendo como tal aquella que aplica criterios de gestión que le permiten mantener unos niveles de rentabilidad y equilibrio patrimonial que garantizarían su permanencia en el mercado en el medio y largo plazo. Para cada uno de los cuatro tipos de autocares analizados se plantean tres escenarios diferentes de costes: media nacional, media de las provincias con mayores costes de personal (representan aproximadamente el 15% de los autobuses autorizados nacionales) y media de las provincias con menores costes de personal (representan aproximadamente el 15% de los autobuses autorizados nacionales). Como se puede suponer y quiere recalcar Confibus, el Observatorio no determina el precio del transporte.

Evolución de los costes

En este apartado se recoge la evolución de los costes totales y de los costes unitarios. Se observa que en el segundo semestre de 2007 y en el primero de 2008, los costes experimentaron un fuerte incremento debido a la importante subida de los precios del gasóleo. En el segundo semestre de 2008 los costes sufrieron un fuerte descenso por la brusca bajada de los precios del gasóleo. En 2009 los costes se incrementaron ligeramente. En 2010 y 2011, los costes aumentaron bastante por efecto de la fuerte subida del precio del gasóleo. En 2012, 2013 y primer semestre de 2014, los costes variaron muy poco. En el segundo semestre de 2014 los costes disminuyeron mucho debido a la fuerte bajada del precio del gasóleo. En el primer semestre de 2015, los costes aumentaron y disminuyeron bastante en el segundo semestre de 2015 por efecto de la fuerte bajada del precio del gasóleo. En 2016 los costes se incrementaron. En el primer semestre de 2017

los costes disminuyeron y aumentaron en el segundo semestre de 2017.

Índices para actualización

Con carácter general, la actualización de las estructuras de costes se realizará utilizando criterios objetivos y claros.

— Amortización. Se propone como criterio de actualización del precio de los vehículos el incremento, desde la última actualización, del índice de precios industriales (IPRI) del INE de la división "fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques".

— Costes financieros. Se propone el recálculo de los intereses teniendo en cuenta la variación de la cantidad a financiar, según el punto anterior, y el 'Euribor a un año' medio del mes a actualizar.

— Costes de personal. Se propone como criterio de actualización al principio de cada año el índice general de precios de consumo (IPC) acumulado del año anterior y revisado para tener en cuenta la diferencia de este IPC con el aumento salarial de los convenios colectivos de trabajo de la rama de actividad "transporte terrestre y por tubería" publicado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

— Seguros. Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase "seguros de automóvil" del subgrupo "seguros" del grupo "otros bienes y servicios".

— Costes fiscales. Se propone como criterio de actualización a principio de cada año el incremento del índice general de precios de consumo (IPC) acumulado del año anterior.

— Dietas. El mismo criterio que en los costes de personal.

— Combustible. Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del precio medio mensual del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

— Neumáticos. Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase "servicios de mantenimiento y reparaciones" del subgrupo "bienes y servicios relativos a los vehículos" del grupo "transporte".

— Reparaciones y Conservación. El mismo criterio que en los costes de neumáticos.

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES UNITARIOS											
	Costes unitarios						Incrementos acumulados		Incremento porcentual de (2017) a (2007)		
	1 de agosto de 2008 (1)	1 de agosto de 2014 (19)	1 de agosto de 2015 (20)	1 de agosto de 2016 (21)	1 de agosto de 2017 (22)	1 de julio de 2017 (23)	De (20) a (21)	De (21) a (22)			
AUTOCAR ESTÁNDAR DE MÁS DE 30 PLAZAS											
Media nacional											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	50,546	65,814	62,854	60,902	62,340	62,362	64,011	-0,9%	2,6%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,213	1,580	1,508	1,462	1,511	1,497	1,536	-0,9%	2,6%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	34,396	41,080	40,362	40,421	41,067	40,967	41,334	-0,2%	1,3%	1,1%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,368	0,535	0,535	0,492	0,513	0,513	0,539	-2,3%	5,2%	2,8%	
Zonas con el coste de personal más alto											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	54,267	70,572	67,582	65,650	67,783	67,205	68,826	-0,9%	2,6%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,302	1,684	1,622	1,576	1,627	1,615	1,654	-0,8%	2,6%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	38,117	45,844	45,311	45,188	45,910	45,830	46,450	-0,2%	1,4%	1,2%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,388	0,555	0,555	0,492	0,525	0,525	0,559	-2,3%	5,2%	2,8%	
Zonas con el coste de personal más bajo											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	46,826	61,050	58,125	56,154	58,097	57,519	59,095	-1,0%	2,7%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,124	1,465	1,395	1,348	1,394	1,380	1,418	-1,0%	2,7%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	30,676	36,338	35,853	35,873	36,223	36,144	36,818	-0,2%	1,3%	1,1%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,368	0,535	0,535	0,492	0,513	0,513	0,539	-2,3%	5,2%	2,8%	
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 20 A 30 PLAZAS											
Media nacional											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	45,823	59,640	57,091	55,443	57,396	56,772	58,343	-0,9%	2,6%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,100	1,431	1,370	1,331	1,374	1,363	1,398	-0,9%	2,6%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	32,125	38,650	38,203	38,089	38,724	38,659	39,184	-0,2%	1,4%	1,2%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,329	0,504	0,493	0,416	0,445	0,435	0,457	-2,3%	5,2%	2,8%	
Zonas con el coste de personal más alto											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	49,544	64,403	61,820	60,191	62,109	61,615	63,155	-0,8%	2,5%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,189	1,546	1,484	1,445	1,491	1,479	1,516	-0,8%	2,5%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	35,846	43,407	42,932	42,837	43,567	43,502	44,098	-0,2%	1,4%	1,2%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,329	0,504	0,493	0,416	0,445	0,435	0,457	-2,3%	5,2%	2,8%	
Zonas con el coste de personal más bajo											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	42,103	54,888	52,362	50,696	52,429	51,929	53,527	-0,9%	2,7%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,050	1,377	1,317	1,277	1,318	1,308	1,346	-0,9%	2,7%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	28,405	33,892	33,474	33,341	33,881	33,816	34,268	-0,2%	1,3%	1,1%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,329	0,504	0,493	0,416	0,445	0,435	0,457	-2,3%	5,2%	2,8%	
AUTOCAR ESTÁNDAR DE 10 A 20 PLAZAS											
Media nacional											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	38,050	49,907	48,047	46,907	48,388	48,027	49,191	-0,7%	2,4%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,985	1,283	1,235	1,206	1,244	1,235	1,265	-0,7%	2,4%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	27,928	34,106	33,757	33,705	34,300	34,262	34,742	-0,1%	1,4%	1,3%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,286	0,409	0,398	0,339	0,368	0,358	0,372	-2,1%	5,0%	2,7%	
Zonas con el coste de personal más alto											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	42,010	54,665	52,776	51,655	53,211	52,970	54,106	-0,6%	2,3%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,060	1,408	1,357	1,328	1,368	1,360	1,391	-0,6%	2,3%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	31,648	38,804	38,481	38,453	39,149	39,105	39,658	-0,1%	1,4%	1,3%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,286	0,409	0,398	0,339	0,368	0,358	0,372	-2,1%	5,0%	2,7%	
Zonas con el coste de personal más bajo											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	34,370	45,150	43,316	42,158	43,509	43,184	44,275	-0,8%	2,5%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,889	1,161	1,114	1,084	1,119	1,110	1,138	-0,6%	2,3%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	24,207	29,440	29,023	28,957	29,463	29,419	29,877	-0,2%	1,4%	1,2%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,286	0,409	0,398	0,339	0,368	0,358	0,372	-2,1%	5,0%	2,7%	
MICROBUS ESTÁNDAR DE 10 A 20 PLAZAS											
Media nacional											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	33,987	44,819	43,109	42,236	43,090	43,300	44,355	-0,7%	2,4%	1,8%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,874	1,153	1,111	1,086	1,121	1,113	1,141	-0,7%	2,4%	1,8%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	24,840	30,888	30,577	30,564	31,168	31,134	31,597	-0,1%	1,0%	1,4%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,225	0,358	0,325	0,302	0,318	0,313	0,328	-2,1%	4,9%	2,7%	
Zonas con el coste de personal más alto											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	37,707	49,577	47,928	46,984	48,433	48,143	49,271	-0,6%	2,3%	1,7%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,970	1,279	1,232	1,206	1,245	1,238	1,267	-0,6%	2,3%	1,7%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	28,550	35,648	35,356	35,312	36,011	35,978	36,513	-0,1%	1,0%	1,4%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,225	0,358	0,325	0,302	0,318	0,313	0,328	-2,1%	4,9%	2,7%	
Zonas con el coste de personal más bajo											
1. Costes por hora: Costes totales / hora (€/hora)	30,267	40,061	38,470	37,488	38,747	38,457	39,438	-0,7%	2,6%	1,8%	
2. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	0,778	1,030	0,989	0,964	0,999	0,990	1,014	-0,7%	2,6%	1,8%	
3. Costes por kilómetro y hora: Surto de: Costes temporales e indirectos / hora (€/hora)	21,119	26,131	25,848	25,816	26,395	26,291	26,681	-0,1%	1,0%	1,4%	
Costes administrativos / kilómetro (€/km)	0,225	0,358	0,325	0,302	0,318	0,313	0,328	-2,1%	4,9%	2,7%	

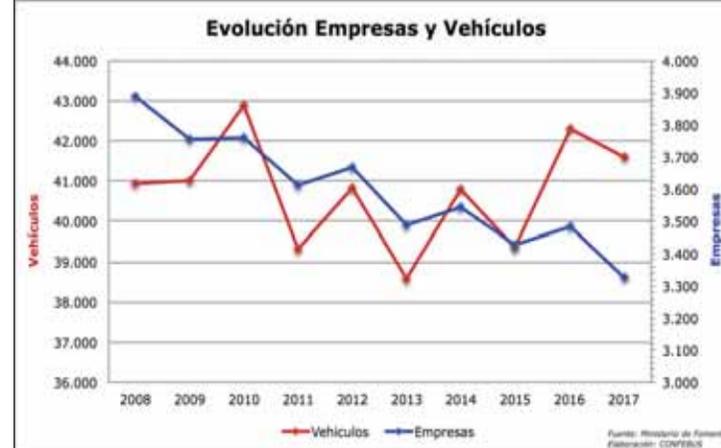
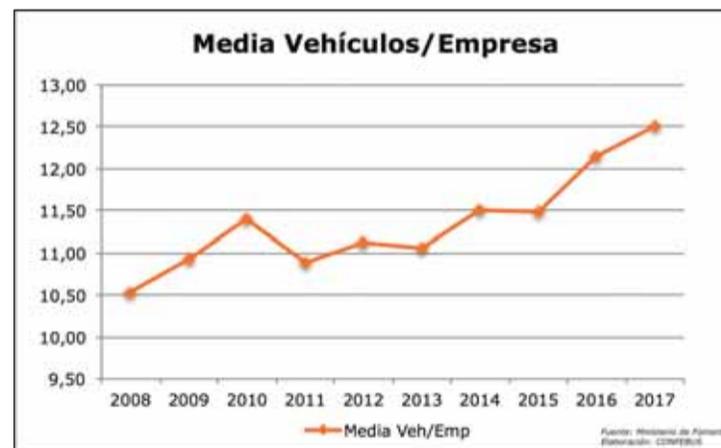
Medio millar de empresas menos en cinco años

Según se desprende del análisis de los datos publicados por el Ministerio de Fomento el pasado mes de diciembre sobre el transporte de viajeros por carretera, la media de vehículos por empresa de autobuses ha crecido un 18,71% en los últimos 10 años, pasando de 10,54 Vehículos/Empresa en 2008 a 12,51 en 2017, informa Confibus.

Asimismo, en el mismo periodo, el número de vehículos autorizados se ha incrementado un 1,55%, pasando de 40.950 en 2008 a 41.584 el pasado mes de diciembre, una cifra que ha disminuido ligeramente en este último año, ya que en 2016 los vehículos registrados llegaron a superar los 42.000.

Sin embargo, el número de empresas registradas ha disminuido un 14,56% desde 2007, pasando de 3.887 a 3.325, lo que supone la desaparición de 562 empresas e indica claramente que la tendencia de concentración empresarial ha continuado, e incluso se ha incrementado en los años de la crisis.

Especialmente, los años de mayor caída de empresas fueron 2013, con una caída del 4,8%, y 2017, con una disminución con respecto al año anterior del 4,54%.



En su XXVII Congreso, la patronal solicitó apoyo del Gobierno y un interlocutor único para el sector de la distribución

Faconauto pide un Plan Global para el automóvil y aclarar el papel de las marcas en distribución

El pasado 7 de febrero fue inaugurado el XXVII Congreso de Faconauto, donde se trataron importantes temas como el apoyo del Gobierno a

los concesionarios. Aquellos agrupados en Faconauto también pidieron a las marcas que clarifiquen su papel en la distribución de los vehículos,

dando un trato ético a los establecimientos que trabajan con ellos. En el Congreso también fueron presentados datos y previsiones de empleo.

La inauguración del Congreso de Faconauto contó con la presencia de la ministra de Empleo, Fátima Bañez. Además, en este acto participó Vicente de los Mozos, presidente del Consejo de Administración de Renault España, director mundial de fabricaciones del grupo y miembro del Comité ejecutivo del Grupo Renault y, desde hace unas semanas, presidente de la patronal de los fabricantes Anfac, el cual recalzó la "necesidad de cooperar con los concesionarios".

Ante la ministra se expuso, desde Faconauto, la necesidad de la creación de un Plan General del Automóvil, el cual ayude a adaptar el Sector a los cambios que experimentará en el futuro. En palabras del presidente de Faconauto, Gerardo Pérez, "la automoción se encuentra en un punto de inflexión que obliga al Gobierno, a las Administraciones Públicas, a las redes de distribución y a los fabricantes de equipos y componentes a aclarar cuál va a ser el papel de cada uno y cuál va a ser la estrategia del país para aprovechar los mayores cambios a los que se enfrenta el sector en los últimos 50 años".

La patronal busca un único interlocutor con el que poder negociar y planificar las acciones concretas a llevar a cabo para proteger un Sector tan importante para el interés general como lo es la automoción, ya que, según declara

Gerardo Pérez, "tenemos la sensación de que se está diluyendo ese apoyo incondicional que el Gobierno siempre ha prestado a la automoción, el cual agradecemos una vez más. Sin embargo, creemos que el momento actual requiere retomar el trabajo conjunto que tan buenos resultados ha dado en los últimos años. Y, esta vez, la distribución tiene que jugar su papel".

Por todo ello, Faconauto aboga por la creación de una Secretaría de Estado especial para el automóvil, la cual haría de interlocutor eficaz, fuerte y capaz entre el Gobierno y las patronales del Sector, ya que actualmente se está avanzando de manera descoordinada e inconexa en temas tan importantes como son la comercialización de coches propulsados por energías alternativas, los nuevos canales de venta o el avance e inversión en I+D+I. Básicamente consistiría en unificar esfuerzos y coordinarlos.

Implicación de fabricantes

Otro tema tratado en el Congreso fue el papel que llevan a cabo las empresas fabricantes y su implicación en la distribución, argumentando que, para un mejor funcionamiento del sector automovilístico, es necesaria una mayor coordinación entre los distribuidores y los productores de vehículos, según declaró el presidente de Faconauto: "Las marcas deben tener



un comportamiento ético con sus socios para evitar ambigüedades, y para que sepan con exactitud cuál va a ser su planteamiento en los próximos años. Solo de esta manera podremos trabajar y adaptarnos para poder seguir ofreciendo un valor añadido único a la experiencia de compra del cliente. Los fabricantes que apuesten por sus redes se llevarán el gato al agua".

También se apuntó que esta fal-

ta de certidumbre respecto a los productores y a lo que harán, lleva a que el Sector no invierta en recursos humanos o materiales de los que podría disponer para una mayor estabilidad. Hablando en cifras: la distribución podría alcanzar la cota de 200.000 empleos en un futuro; el Sector creció en 8.506 empleos el pasado año, alcanzando la cifra de 162.434 en total; la facturación también creció el año pasado un 4,7%, lo que confirma que es un sector con potencial, y más contando, en este caso, con el apoyo de los fabricantes.

Los concesionarios obtienen un valor añadido en cuanto a posibilidades de venta que otros vendedores no tienen, como puede ser el acceso a nuevas técnicas relacionadas con las nuevas tecnologías, por ejemplo, el Big Data. También tienen un trato más personal y cercano con los clientes, lo que es algo que estos aprecian, según la última encuesta realizada por la web. Desde los concesionarios afirman que "cuando al comprador se le proporcionan soluciones de valoración *online*, se está propiciando que los vendedores puedan diferenciarse", comenta el director general de AutoScout24, Gerardo Cabañas.

Estudio en la red

Con motivo del congreso, se ha realizado un estudio basado en las opiniones de compradores automovilísticos para que las redes de distribución potencien sus puntos fuertes y refuercen sus puntos dé-

biles, ya que pueden compararse con la competencia, lo cual es importante en un momento en el que toda empresa del Sector aspira a liderar el nuevo mercado caracterizado por la imposición de la digitalización, tal y como han sostenido durante todo el congreso, cuyo lema ha sido "Liderando el cambio" para afrontar los retos a los que se enfrentan los concesionarios.

El estudio revela que la figura de los concesionarios que más se valora es la de los vendedores, puntuados con una alta profesionalidad y disposición y una valoración media de 4,3 puntos. Por el contrario, la nota más baja se la lleva la fiabilidad de la oferta y su presentación con 3,9 puntos. Según la patronal de distribución, la confianza y la fiabilidad deben reforzarse para mantener la clientela con medidas como por ejemplo, facilitar el certificado de kilometraje de los modelos usados.

Asimismo, se celebró una mesa redonda con los CEOs de algunas de las marcas más importantes del país como Seat (Mikel Palomera, director general de Seat en España) o Iberia (Christoph Mandon, director general de comercio), para analizar el papel de los fabricantes en el contexto de cambio que vive el Sector.

La digitalización, las nuevas formas de movilidad y los retos de futuro de los concesionarios fueron el tema central de las dos jornadas. Finalmente, se reunieron un total de 1.300 profesionales del Sector en esta edición.



Nexocar

NUEVA GAMA DE HANKOOK PARA LOS AUTOCARES



Hankook ha lanzado el nuevo **SmartTouring dl22** para ofrecer ahora a sus clientes una gama completa de neumáticos para el segmento de autocares de largo recorrido. **p. 28**

DRIVE SAFE, LENTES QUE AYUDAN A LA CONDUCCIÓN



Zeiss lanza un producto de **uso diario** diseñado para mejorar sus **prestaciones al volante**, reduciendo los deslumbramientos y los posibles cambios de enfoque. **p. 28**

TOMTOM RENUEVA SU SOLUCIÓN WEBFLEET



La **solución de SaaS** ofrece nuevas características y una experiencia más intuitiva para un reparto de trabajo más efectivo y ayudar a **planificar mejor las rutas**. **p. 29**

La conectividad y la tecnología marcan este modelo, que llegará en junio

La nueva Sprinter llega al mercado con alma de 'dispositivo móvil'



Sigue manteniendo una MMA máxima de 5,5 toneladas, hasta 17 m³ de carga útil y motorizaciones hasta 190 CV, pero todo lo de más es nuevo en la nueva Sprinter, presentada a la prensa internacional en Alemania el pasado día 6 de febrero. Mercedes da un paso más en conectividad, con un total de 18 servicios gratuitos para hacer la vida más fácil tanto al conductor como al gestor de flotas. Y ahora, también con tracción delantera. En principio, la versión minibus de fábrica llega en nueve 16 y 19 plazas, más el chasis. **Novedades pág. 27**



Madrid recibe sus 15 ieBus

Los primeros autobuses estándar 100% eléctricos de EMT de Madrid acaban de incorporarse a la flota de la empresa municipal y ya prestan servicio en tres líneas céntricas de la capi-

tal. Se trata de 15 unidades del modelo Irizar ie bus, con capacidad para 76 pasajeros y 200 km de autonomía, que se convierten en los vehículos más 'limpios'. **Novedades pág. 22**

Mercedes presenta el Citaro eléctrico

El Mercedes-Benz Citaro con propulsión eléctrica integral circula sin generar emisiones directas y casi sin ruidos, abriendo así una nueva era de la movilidad eléctrica con autobuses urbanos. La versión de 12 metros de longitud celebrará su estreno mundial en septiembre con ocasión del Salón Internacional de Vehículos Industriales IAA. El comienzo de la producción en serie tendrá lugar antes de que acabe este año. La potencia máxima de estos motores asciende a 2x125 kW y el par máximo a 2x485 Nm. Gracias a sus baterías de ion litio, cuenta con hasta 150 km de autonomía. **Contacto pág. 23-26**



Sumario



Scania y Northvolt colaboran para la electrificación con la tecnologías de baterías y pilas. **Pág. 30**

Industria auxiliar

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

Guía de vehículos

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

Suscríbase ahora al Periódico del Sector de Autocares y Autobuses

BOLETIN DE SUSCRIPCION Nexobús

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

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

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



Son los primeros vehículos 100% eléctricos de 12 metros de EMT Madrid, con 200 km de autonomía

Los 15 primeros Irizar iebus de Madrid ya prestan servicio en el centro de la ciudad

Los primeros autobuses estándar 100% eléctricos de EMT de Madrid acaban de incorporarse a la flota de la empresa municipal y ya prestan servicio en

tres líneas céntricas de la capital. Se trata de 15 unidades del modelo Irizar iebus, con capacidad para 76 pasajeros y 200 km de autonomía, que se convier-

ten (junto a los minibuses eléctricos y a los autobuses de la línea de inducción) en los vehículos más 'limpios' y menos contaminantes de la empresa.

Desde el 8 de febrero están operativos en la ciudad de Madrid los 15 primeros autobuses completamente eléctricos de la capital. Están repartidos entre la línea 1 (Prosperidad-Cristo Rey), 26 (Tirso de Molina-Diego de León) y 44 (Callao-Marqués de Viena). Se trata de una quincena de autobuses diseñados por Irizar que cuentan con las mismas características que el resto de urbanos que circulan por la capital, de 12 metros de longitud y con capacidad para 76 pasajeros (24 sentados). Aunque este es el primer autobús estándar de estas características, un prototipo ya funcionó en pruebas el año pasado en la línea 39 de la red municipal de autobuses.

Los nuevos modelos tienen 200 kilómetros de autonomía, por lo que pueden circular durante toda la jornada, durante 14 ó 16 horas, dependiendo de la ruta a la que sean asignados, gracias al motor de 230 kW alimentado por baterías de sodio-níquel. Las baterías se recargan durante seis horas, en horario nocturno y están diseñadas para almacenar toda la energía proveniente del frenado. Además, los componentes de este modelo son reciclables, incluyendo las propias baterías. Las emisiones de contaminantes atmosféricos y acústicos de este modelo son absolutamente nulas.

Los Irizar 'ie bus' son vehículos 100% eléctricos y, por tanto, cero emisiones. Esto supone que cada uno de estos autobuses evitará, a



lo largo de su vida útil, la emisión de 800 toneladas de CO₂ a la atmósfera. No solo no emite ningún contaminante atmosférico, sino que apenas genera contaminación acústica.

El vehículo incorpora el sistema 'Eco Assist', que asiste al conductor en tiempo real con el objetivo de optimizar la conducción, reduciendo así el consumo energético y aumentando la autonomía del autobús. Este autobús ha sido desarrollado con tecnología propia del Grupo Irizar y con la colaboración de centros tecnológicos pertenecientes a la Red Vasca de Tecnología, y se convierte en uno de los

primeros modelos 100% eléctricos de fabricación europea.

'Ser ejemplo'

"Las empresas públicas y ayuntamientos tenemos que ser ejemplos", añadió Inés Sabanés, que aprovechó para agradecer la colaboración de Irizar y la EMT. Sabanés recordó que con esta incorporación, el consistorio está cumpliendo con el punto 11 del 'Plan A'. La delegada hizo hincapié en que los Irizar iebus no solo son 100% libres de emisiones, sino que "también reducen la contaminación acústica".



A detalle

Más flota

1 La capital madrileña también cuenta con cinco autobuses de propulsión eléctrica con sistema de recarga por inducción que, desde el pasado 22 de enero, prestan servicio en la línea 76. Entre 2019 y 2020 se prevé incorporar otros 40 autobuses eléctricos de modo que a finales de 2020, la flota de la EMT alcance los 93 vehículos de propulsión eléctrica.

2 EMT Madrid contempla la remodelación y modernización completa de la cochera de La Elipa para convertirla en el Centro de Operaciones 'eléctrico' de la empresa municipal.



A prueba

Satisfacción mutua y banco de pruebas para el futuro



En la presentación de estos autobuses estuvieron presentes la delegada de Medio Ambiente y Movilidad de la ciudad de Madrid, Inés Sabanés; el director de Irizar e-Mobility, Hector Olabe; y el gerente de la Empresa Municipal de Transporte (EMT), Álvaro Fernández Heredia. Este último recordó que Madrid irá sumando a su flota anualmente otros 15 autobuses 100% eléctricos, llegando a los 96 vehículos de diferentes modalidades en 2020. Olabe, por su parte, agradeció la confianza del ayuntamiento madrileño y de la EMT, ya que "este encargo nos ha servido para consolidar la actividad de e-Mobility durante 2017 y la primera etapa de 2018".

En este sentido, desde Irizar e-Mobility aseguran que el comien-

zo del año está siendo muy positiva. Además de este importante encargo, la empresa ha recibido los dos galardones de Autobús del Año 2018 y Vehículo Industrial Ecológico 2018 en España con su nuevo autobús eléctrico articulado, Irizar iebus, presentado al mercado a finales del año pasado. Irizar e-Mobility puede decir hoy que está totalmente preparado para la electrificación de las ciudades con un amplio abanico de soluciones globales de movilidad a la medida de las necesidades de cada cliente, con productos y servicios con tecnología de vanguardia desarrollada íntegramente en el Grupo Irizar.

A estos 15 autobuses presentados a principios de febrero se sumarán, en 2018, otros 15 autobuses y 18 minibuses eléctricos.



Stuttgart fue el escenario de su 'premiere' internacional, aunque el gran público tendrá que esperar a verlo en la IAA

El Citaro ya tiene su versión eléctrica

Mercedes-Benz ya ha hecho la primera presentación de su primer autobús urbano completamente eléctrico. El primer modelo del Electric Citaro, de 12 metros y una capacidad de 80 a 86 pasajeros, comenzará su producción a finales de este año, y será el producto estrella de la compañía alemana en el Salón Internacional de Vehículos Industriales (IAA)

en septiembre. Su equipo de propulsión se basa en un eje pórtico eléctrico con motores eléctricos en los cubos de rueda. La potencia máxima de estos motores asciende a 2 x 125 kW y entrega un par máximo de 2 x 485 Nm. Para el suministro eléctrico se recurre a baterías de iones de litio con una capacidad total de hasta 243 kWh.

Aunque el nuevo Electric Citaro se presentará oficialmente en septiembre en la IAA, Stuttgart ya ha acogido una primera presentación y prueba para la prensa internacional. En las instalaciones de Daimler en la ciudad alemana se pudo comprobar el buen funcionamiento de este vehículo con propulsión eléctrica integral que circula sin generar emisiones directas y casi sin ruidos. La versión mostrada, de 12 metros de longitud, comenzará a producirse en serie bajo demanda en el último trimestre de este año. La configuración interior es igual a la de un Citaro convencional; por lo tanto, la distribución del compartimento de pasajeros no varía. Daimler Buses está ya pensando en ampliar la gama de autobuses eléctricos y para el año 2020 prevé que estará disponible la versión articulada. De momento, este es un importante paso para la electrificación de sus autobuses.

EL CITARO ELÉCTRICO, AL DETALLE

Longitud	12 m
Puertas	disponible con dos o tres puertas a doble anchura
Capacidad	de 80 a 86 pasajeros, dependiendo la necesidad del operador
Motor	Dos motores eléctricos situados en los cubos de rueda
Potencia	2 x 125kW
Suministro	baterías de iones de litio capacidad de hasta 243 kWh
Eje propulsor	ZF AVE 130
Aplicación	urbana
Configuración	piso bajo idéntico al Citaro convencional
Mantenimiento	eMobility
Disponibilidad	bajo demanda a partir de finales de 2018





CARACTERÍSTICAS

Combina el sistema de propulsión y baterías para funcionar en cualquier tipo de terreno

Durante la presentación de su primer modelo de autobús eléctrico, el jefe de Daimler buses, Hartmut Schick, y varios de los directivos y desarrolladores de vehículo hicieron hincapié en los diversos terrenos en los que había sido probado el Citaro Eléctrico. Esto demuestra que el novedoso modelo está diseñado para funcionar en cualquier ciudad que lo necesite.

Uno de los vehículos ha sido probado en condiciones de extremo frío en el invierno finlandés, alcanzando los -28° centígrados, así como en el verano de Granada, superando los 30° centígrados. España, como explicaron en la presentación de este autobús eléctrico, también fue escenario para probar el vehículo en terrenos escarpados, ya que recorrió algunos de los pueblos que se encuentran en Sierra Nevada.

El equipo de propulsión del

nuevo Citaro eléctrico se basa en el eje pòrtico ZFAVE 130 con motores eléctricos en los cubos de rueda, utilizado ya en otras variantes del Citaro. La potencia máxima de estos motores asciende a 2x125 kW, y el par máximo a 2x485 Nm. Debido al principio de operación de los motores eléctricos, este par motor está a disposición desde el primer giro de las ruedas y asegura un dinamismo incluso con el autobús cargado al máximo de su capacidad.

Baterías

Además, el último modelo eléctrico de Mercedes-Benz también recurre a baterías de iones de litio con capacidad total máxima de unos 243 kWh. Las baterías obedecen a una concepción modular y están formadas por un máximo de 10 módulos con una capacidad unitaria de unos 25 kWh. Además de los dos

módulos de baterías que se montan sobre el techo, el equipamiento básico del vehículo incluye cuatro módulos adicionales en la parte trasera, ocupando el lugar asignado actualmente al grupo de propulsión convencional. Si el cliente lo desea puede añadir dos o cuatro módulos adicionales de baterías sobre el techo del Citaro.

Cada módulo de baterías consta de 15 módulos de células y una unidad de control para la supervisión y la compensación de carga entre las células de batería. Un módulo de células alberga 12 células de batería. Mercedes-Benz utiliza células prismáticas de manipulación sencilla con una capacidad de almacenamiento de energía de 37 Ah por célula. La posibilidad de variar el número de módulos de baterías, entre seis y un máximo de 10, permite a cada empresa adaptar exactamente su estrategia de operación y de carga a la demanda

individual. El número máximo de módulos determina la mayor autonomía viable del autobús.

Un Citaro eléctrico con equipamiento de serie y la dotación máxima (10 módulos de baterías) pesa unas 13,7 toneladas. Si se asume una MMA de 19,5 toneladas, resulta una carga útil de 5,8, equivalente a unos 80 pasajeros, cifra que corresponde a la demanda real de un urbano, incluso en las horas punta.

El desarrollo de la técnica de baterías avanza a ritmo muy rápido. Por ese motivo, en la concepción del vehículo se ha tenido en cuenta la posibilidad de sustituir los módulos actuales por la próxima generación. Para el lanzamiento se ha previsto una recarga por conexión a una caja de enchufe. A este fin se equipa el autobús urbano con una conexión para conectores Combo 2. Si se desea disponer de una posibilidad de recarga durante

el servicio para aumentar la autonomía, es posible recurrir a un trole. Esta opción estará disponible más adelante.

Se han previsto dos variantes para la recarga. En el nivel 1 se monta un trole sobre el techo del vehículo. El nivel 2 prevé la instalación de barras de carga sobre el techo para la conexión utilizando un trole estacionario en la estación de carga. El espacio previsto para el montaje se encuentra por encima del eje delantero. De esa manera, el Citaro podrá cubrir todas las opciones habituales de carga.

El Citaro obtiene asimismo energía eléctrica mediante recuperación. Los dos motores eléctricos en el cubo de las ruedas del eje propulsor pueden operar como generadores eléctricos al frenar y convertir la energía cinética del vehículo en energía eléctrica.



CLIMATIZACIÓN

La buena gestión térmica reduce el consumo energético y eleva la autonomía hasta 150 km

Uno de los mayores gastos energéticos de los autobuses es la calefacción y la climatización. Como explican los responsables de Daimler buses, aseguran que el gasto en calefacción llega a suponer hasta un 50% del consumo de un autobús diésel convencional, por ello señalan que la magnitud relevante en la práctica para conocer la autonomía es el consumo real de energía. Esto explica la especial atención que han dedicado los ingenieros a la gestión térmica, que ha sido optimizada hasta el último detalle. En comparación con el actual Citaro de combustión interna, la demanda de energía para calefacción, ventilación y climatización disminuye en un 40%.

El Citaro equipado con la dotación máxima de baterías alcanza en verano una autonomía aproximada de 150 kilómetros en el ciclo de conducción SORT2. Esta cifra es

suficiente para cubrir sin recarga intermedia el recorrido diario de un autobús urbano en una parte de las líneas de transporte público.

Una bomba de calor contribuye a un calentamiento adecuado del compartimento de pasajeros del Citaro con baja demanda de energía. Con el fin de asegurar una temperatura homogénea a bordo se recurre como de costumbre a elementos de calefacción con soploadores en las paredes laterales. El calefactor frontal está reforzado con un intercambiador de calor doble. Si es necesario circular bajo condiciones climáticas extremas, o si se desea aumentar la autonomía, es posible utilizar una calefacción adicional operada por combustible.

Aire acondicionado

Durante la temporada fría del año, el equipo de aire acondicionado del techo se utiliza adicionalmente

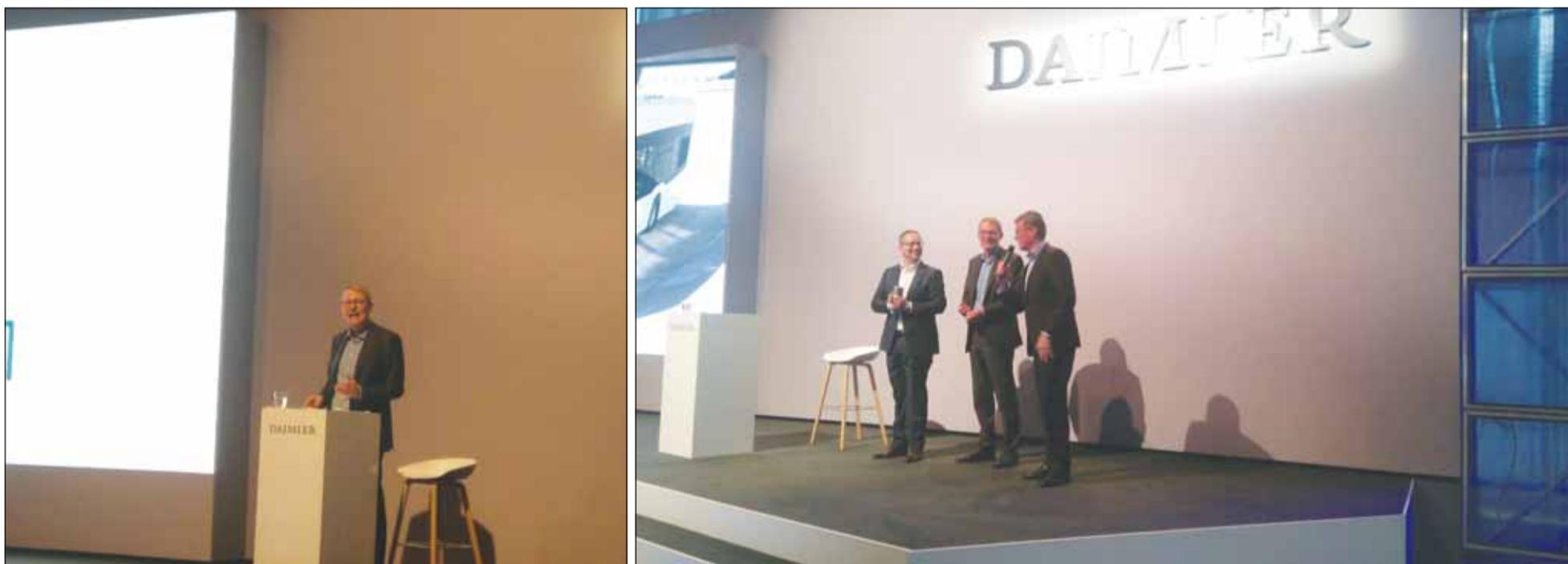
como bomba de calor y asegura una climatización efectiva y eficiente del interior del compartimento de pasajeros. Otro aspecto destacable es la utilización de CO₂ como agente frigorígeno. Esta opción convence por un uso especialmente eficiente de la bomba de calor, incluso a temperaturas muy bajas de hasta 10 grados centígrados bajo cero. Si se producen fugas de agente frigorígeno, el dióxido de carbono es menos contaminante que otros agentes utilizados habitualmente, y no es tóxico ni inflamable. Mercedes-Benz es uno de los primeros fabricantes de autobuses y autocares que utiliza de serie CO₂ como agente frigorígeno.

Por último, cabe destacar una ventaja de este modelo eléctrico para precalentar el vehículo cuando no está en funcionamiento. El Citaro permite aprovechar la fase de carga de las baterías del vehículo



en las cocheras para precalentar el interior del compartimento de pasajeros a la temperatura deseada, o incluso a una determinada tempe-

ratura, mayor o menor que la requerida durante el servicio. De ese modo el autobús asume el servicio a una temperatura adecuada.



EMOBILITY

Oferta integral: asesoramiento previo y servicio postventa con eMobility de Daimler Buses

El nuevo Mercedes-Benz Citaro eléctrico forma parte del sistema integrado eMobility de Daimler Buses, sistema que presta asesoría por parte de eMobility Consulting, incluyendo un análisis profundo de la empresa de transporte concreta y de sus líneas individuales.

La movilidad eléctrica plantea numerosos retos, sobre todo para las empresas de transporte de pasajeros. El objetivo es sustituir los vehículos propulsados con diesel por unidades eléctricas, pero es complicado sin las necesarias adaptaciones en la estructura empresarial.

La movilidad eléctrica requiere, en primer lugar, una reflexión acerca de la movilidad urbana basada en autobuses. Junto a los mayores costes y posibles subvenciones a la compra de este tipo de vehículos, el acceso al mundo de la movilidad eléctrica obliga a analizar el consumo de energía y la autonomía, el

número de pasajeros, la estrategia de carga incluyendo la alimentación de energía y, por último, el servicio técnico, desde el equipamiento del propio taller hasta la formación escalonada de sus empleados.

Asesoría específica

Aquí es donde interviene eMobility Consulting de Daimler Buses. Un equipo de expertos presenta a las empresas de transporte todo el potencial que ostenta el Citaro con propulsión eléctrica integral y recoge información acerca de los planes de cada empresa. Después analiza la red de transporte del cliente, línea por línea, y recoge datos acerca de la explotación, desde la longitud de las líneas y el volumen de pasajeros hasta la velocidad media. También son importantes otros datos, como la temperatura exterior, pues influyen en el consumo de energía en concepto de calefacción y climatiza-

ción y, por consiguiente, en la autonomía.

Un programa de simulación desarrollado específicamente para esta tarea calcula entonces la demanda de energía. Los especialistas valoran los distintos servicios cubiertos por los autobuses y combinan los datos. El resultado arroja distintas variantes, desde el registro estándar con cálculo de la autonomía y el tema de la gestión de carga, hasta la organización de las cocheras y talleres.

Una ventaja evidente que tiene este modo de proceder es el amplio conocimiento de los especialistas con relación a sus propios autobuses, la posibilidad de ponerse rápidamente en contacto con los ingenieros del área de desarrollo y la relación profesional de confianza con las empresas de transporte, de la que resulta un singular *know-how* para los sistemas de transporte basados en el autobús.

Como resultado de todas estas tareas, los especialistas pueden hacer recomendaciones precisas y presentar cálculos en diversos escenarios, como la infraestructura de carga, el consumo energético, la potencia de conexión para el suministro eléctrico de las cocheras y la gestión de carga. Las informaciones son prácticas y detalladas. Si el kilometraje diario es muy elevado se incluyen también, por ejemplo, servicios divididos o recargas intermedias en las cocheras como alternativa a estaciones de carga externas.

Omniplus Service

Para terminar de completar la oferta, el servicio posventa, el mantenimiento y la reparación son otros ámbitos que experimentan cambios profundos con la introducción de la movilidad eléctrica. Se suprimen las actividades técnicas relacionadas con el motor de combustión y

el cambio automático, de modo que el tema principal es la técnica de alto voltaje.

Por ese motivo, la marca de servicios Omniplus de Daimler Buses ha elaborado un concepto de servicios para eMobility. Las empresas de transporte pueden elegir un modelo a medida a partir de módulos individuales adecuados. Esto comienza con la atención clásica al taller propio del cliente, continúa con prestaciones de servicio técnico en combinación con contratos de mantenimiento en centros de competencia de la planta y acaba con BusDepot Management. Sobre la base de este último servicio, empleados de Omniplus pueden llevar a cabo tareas definidas directamente en el taller propio del cliente, incluyendo la atención integral de los vehículos. Este procedimiento se ha introducido con éxito en varias ciudades en toda Europa.

El renovado modelo de Mercedes-Benz llegará a los concesionarios españoles el próximo junio

El diseño y la conectividad marcan el lanzamiento de la renovada Sprinter

Sigue manteniendo una MMA máxima de 5,5 toneladas, hasta 17 m³ de carga útil y motorizaciones hasta 190 CV, pero todo lo de más es nuevo en la

nueva Sprinter, presentada a la prensa internacional en Alemania el pasado día 6 de febrero. Mercedes da un paso más en conectividad, con un to-

tal de 18 servicios gratuitos para hacer la vida más fácil tanto al conductor como al gestor de flotas. Y ahora, también con tracción delantera.

La conectividad fue el hilo conductor de la presentación realizada en Duisburgo, a la que asistieron tanto el director general mundial de Mercedes Vans, Volker Mornhingweg, como el presidente mundial del Grupo Daimler, Dieter Zetsche, dando idea de la importancia que el consorcio de la estrella concede a este modelo.

Durante sus intervenciones, ambos hicieron referencia a conceptos como la seguridad o el confort a bordo, además del diseño "más limpio, tanto interior como exterior", según el máximo responsable de furgonetas, pero la conectividad fue la clave del lanzamiento, hasta el punto de convertir a la Sprinter en "un dispositivo móvil. Incorporamos un *hardware* inteligente, una conexión permanente al Internet de las cosas, hasta lograr un ecosistema digital que conecta el vehículo no solo con el conductor (a través de una nueva app), sino también con todos los servicios y con el gestor de flota, para facilitar al máximo su labor".

Así, Mornhingweg hizo notar el nuevo sistema de geolocalización "con apenas tres metros de margen de error"; o la red Mercedes Pro Connect que, combinada con los nuevos sistemas multimedia Mbus ofrece facilidades en cuanto a logística y transporte y vincula al administrador de la flota con todos los vehículos y conductores. El vehículo cuenta con su propia tarjeta SIM, por lo que ya no es necesaria



la intervención del móvil del conductor para acceder a toda la información: la conexión está controla los parámetros y los integra en la operativa de la compañía. "Aquí estriba el mayor potencial de evolución al que nos enfrentamos, el análisis de todos los datos que se pueden conseguir", apuntan desde la marca. A juicio de Mornhingweg, "la nueva Sprinter cambia las reglas del juego, convirtiéndose en una solución integral a medida que aporta valor añadido".

Tracción delantera

Y todo ello con novedades mecánicas, como la opción de tracción

delantera, que no solo es 1.000 euros más barata que la versión actual a igualdad de equipamiento, sino que permite montar un cambio automático de nueve velocidades que es primicia en el segmento. Para la versión trasera, el automático cuenta con siete relaciones.

Por otro lado, Sprinter lleva a un nuevo nivel la protección del usuario, pues incluye una cámara reversible autolimpiable que muestra su imagen en el retrovisor, un sistema de estacionamiento con vista de hasta 360° y un sensor de lluvia con sistema Wet Wiper para una visibilidad óptima durante los días lluviosos o durante procesos de limpieza.



A detalle

Posibilidades

- 1 Dos nuevas transmisiones para las versiones de tracción delantera: una transmisión automática de nueve velocidades con convertidor de par que es la primera de su clase en el segmento de grandes furgonetas, y la nueva transmisión manual de seis velocidades.
- 2 Mecánica diésel de cuatro cilindros disponible en tres niveles de potencia (114, 143 y 163 CV), que se enriquece con el motor diésel V6 (190 CV).
- 3 Versión microbús, en principio con nueve, 16 ó 19 plazas de fábrica, a la espera del chasis para carrozar.

A prueba

Más equipamiento en el interior de la versión de pasajeros



Andrés Orejón, presidente de Mercedes-Benz Vans España, afirma que "la seguridad es importante para nosotros, razón por la que incorporamos de serie el ESP, el aire acondicionado (solo para España), el nuevo Active Brake Assist, el arranque sin llave o las conexiones del módulo Hermes. El nuevo modelo llega con unos 2.000 euros en equipamiento, pero solo incrementa su precio en unos 600 sobre el actual".

Una mecánica diésel de cuatro cilindros con tres escalones de potencia (114, 143 y 163 CV) y el motor diésel V6 (190 CV) impulsan la Sprinter, a la espera de que el año que viene llegue la versión eléctrica, un paso más en el proceso de electrificación de la gama de comerciales que la marca comenzará

antes con la Vito. Al respecto de la novedosa tracción delantera, Orejón declara que "permite, entre otras ventajas, rebajar en 8 cm la altura interior, lo que se traduce en una ganancia de 50-70 kg de carga útil. Nos permite acceder a un nicho de mercado muy grande en el que no teníamos presencia, con el cambio manual ya conocido y con la transmisión automática de nueve marchas que es una *premiere* en el segmento".

Y también se refirió a los tres niveles de salpicadero (antes eran dos), uno de ellos con una pantalla táctil de más de 10" (en acabados minibus y autocaravana) para hacer uso de todas las aplicaciones y servicios que incorpora la Sprinter.

En el interior, la renovada gama dispone de numerosos espacios por-

taobjetos (algunos con tapa opcional), posibilidad de carga USB y enchufe de 220 V. En cuanto a la versión microbús, en principio con nueve, 16 ó 19 plazas de fábrica, "los asientos traseros son mucho más cómodos y se han ubicado conexiones USB en los laterales". A esta oferta se sumará el chasis para carrozar.

Orejón confirmó que las unidades que lleguen a España procederán de las plantas alemanas de Dusseldorf y Ludwigsfelde, y que espera un año al alza en nuestro país: "Si en 2017 se matricularon 192.000 vehículos comerciales en España, es razonable pensar que superaremos los 200.000 en el presente ejercicio, que supondría un 4% más, aunque el segmento de derivados parece que está cerca de llegar a su tope histórico".



Hankook estrena una nueva gama de neumáticos para autocares

Hankook ha lanzado el nuevo SmartTouring dl22 para ofrecer ahora a sus clientes una gama completa de neumáticos para autocares de largo recorrido. La compañía responde así al continuo aumento de viajes de larga distancia en autobús completando su surtido en el segmento de autobuses de larga distancia con estos nuevos neumáticos de eje motriz.

El SmartTouring dl22 presenta un nivel de ruido especialmente bajo, por lo que ofrece una gran comodidad durante la marcha. El diseño especial de la banda de rodadura del neumático garantiza un desgaste uniforme incluso durante un uso permanente, permitiendo un alto kilometraje y una larga vida útil. Al igual que muchos neumáticos de eje motriz de Hankook, el nuevo neumático para todas las estaciones presenta el símbolo 3PMSF y el marcado M+S. Las rejillas 3D dispuestas en forma de V por lo que ofrecen unas magníficas características de agarre y tracción sobre nieve y superficies mojadas sin influir negativamente en el rendimiento de kilometraje. La tecnología de rejillas del SmartTouring dl22

también ofrece un buen agarre longitudinal y lateral, así como una estabilidad direccional y lateral. La baja resistencia a la rodadura del SmartTouring dl22 permite un consumo de carburante eficiente.

Otras gamas

Hankook continúa ofreciendo, entre otros, el neumático de confianza AU03+ en su gama para distancias medias y cortas. Este modelo ha sido especialmente diseñado para satisfacer los requerimientos del tráfico de paradas y arranque en ciudades, así como en carreteras rurales, siendo ideal para el uso en autobuses urbanos regulares. Los flancos han sido reforzados recientemente para garantizar un uso aún más seguro y eficiente en el tráfico urbano. Asimismo, se ha incorporado en el flanco un indicador más ancho y profundo que protege el neumático de daños, incluyendo la expulsión de gravilla y el contacto con los bordillos.

El neumático para todas las estaciones está disponible en la medida 275/70R22.5 y presenta el marcado M+S y el símbolo 3PMSF (copo de nieve con montaña de 3 picos).

Bridgestone lanza una nueva política para socios sostenibles

Se busca impulsar acciones con las que se obtengan, a largo plazo, beneficios ambientales, sociales y económicos.

Guiada por el lema de Bridgestone, "Our Way to Serve", la nueva política se alinea con el objetivo de utilizar en sus productos "materiales 100% sostenibles", con una visión a largo plazo, para el 2050 y en adelante. Los requerimientos mínimos fortalecen las directrices ya existentes, relativas al respeto de los Derechos Humanos, de las Normas Medioambientales y la Calidad del Producto, al tiempo que incluyen requisitos adicionales para la Conservación de la Tierra y de sus Derechos, la Trazabilidad y la Resiliencia del lugar de origen.

Las contrataciones a examen

Como primer paso inmediato, trabajará estrechamente durante los próximos 18 meses con sus emplea-

dos, proveedores, clientes y otros expertos del Sector para implementar la política. Una vez reconocida, los proveedores recibirán un test de autoevaluación.

Para la representante ejecutiva y CEO, Masaaki Tsuya, "nuestra nueva política es un paso decisivo para la consecución del compromiso global de responsabilidad social corporativa, "Our Way to Serve", que aporta un marco para hacer negocios, desarrollar productos e interactuar con clientes y comunidades, etc. Esperamos que nuestros proveedores y socios colaboren en la búsqueda de cadenas de suministro sostenibles, un esfuerzo que nunca acaba y que requiere de colaboración continua entre todos los actores participantes en la industria, incluyendo la comunicación con diversos públicos a fin de generar una mayor concienciación."

La Xunta de Galicia licita las obras de la estación intermodal de Santiago

La Xunta de Galicia ha publicado en el Diario Oficial de Galicia (DOG) la licitación de las obras de la terminal de autobuses inte-

grada en la estación intermodal de Santiago de Compostela, por un importe de 10,4 millones de euros.

Las empresas interesadas en este proyecto pueden presentar sus ofertas hasta el próximo 26 de febrero. Esta actuación consistirá en la ejecución de una nueva terminal de autobuses integrada en la de ferrocarril, lo que supondrá una importante mejora de la movilidad de los ciudadanos, facilitando el intercambio entre las distintas formas de transporte público.

Las obras tienen un plazo de ejecución de 18 meses y la previsión del Gobierno gallego es iniciarlas en el primero semestre de este año, en el que los Presupuestos de la Xunta consignan una partida de 2,3 millones de euros para avanzar en los trabajos. Mientras se construye la nueva terminal de autobuses de Santiago, la Xunta definirá el futuro de la actual estación, que se dedicará a usos administrativos mediante su integración en la Ciudad de San Caetano, cuyo proyecto está ya en proceso de redacción.

La construcción de la terminal de autobuses de Santiago forma parte del proyecto integral de la estación intermodal de Santiago que impulsan la Xunta y el Ministerio de Fomento de forma coordinada con el Ayuntamiento de Compostela. La primera fase del proyecto, junto con la estación de



autobuses, se componen de una pasarela peatonal cubierta que unirá esta terminal con la de ferrocarril y que, al mismo tiempo, servirá de conexión entre la calle del Hórreo y la avenida de Clara Campoamor, facilitando la permeabilidad entre los barrios de la ciudad.

Actualmente, el Gobierno gallego, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento están ultimando el convenio para el cofinanciamiento de la dicta pasarela, cuyo presupuesto se estima en 5,9 millones de euros, de los cuales la Xunta aportará un 30%, cerca de 1,8 millones. El Ayuntamiento de Santiago deberá ejecutar los accesos, cuyo proyecto está aún pendiente de licitación. Una vez ejecutados ambos elementos previstos en la primera fase de las

obras, los usuarios verán muy agilizado el intercambio entre los distintos modos de transporte y Santiago contará con un nuevo edificio, funcional, moderno e integrado en el contorno, que contribuirá hacer ciudad.

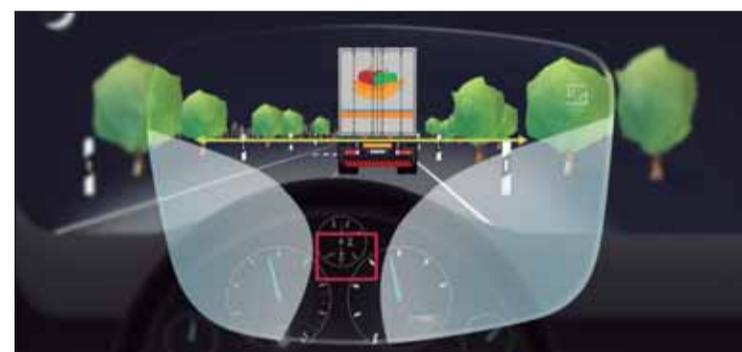
El proyecto de la nueva estación de autobuses intermodal de Santiago prevé la construcción de un edificio de dos pisos, situándose en el inferior las dársenas y las vías de circulación y maniobra de vehículos, y en el superior los servicios de atención a los viajeros. La actuación tendrá una superficie total de más de 13.000 m² y un total de 36 dársenas. Además, el proyecto habilita un espacio para la implantación de un futuro aparcamiento y un área de servicios de autobuses.

DriveSafe, nuevas lentes de todo uso de Zeiss que ayudan a la conducción

Zeiss, fabricante alemán de componentes tecnológicos desde hace 171 años, entre los que se encuentran las lentes para gafas, acaba de presentar DriveSafe, un producto de uso diario diseñado para mejorar sus prestaciones al volante, reduciendo los deslumbramientos y los cambios de enfoque para personas con dificultades visuales.

Juan Manuel Zambrano, jefe de producto de Carl Zeiss Vision, explica que "el 97% del tiempo que estamos conduciendo miramos lejos, y el 3% restante al salpicadero y los retrovisores. Pero el cambio es muy rápido, y hay personas, sobre todo de cierta edad, que no enfocan con la suficiente rapidez o mueven demasiado la cabeza, en vez de los ojos". Por eso, las lentes DriveSafe "modifican la superficie de los campos de las lentes progresivas para mejorar hasta un 43% la visión en distancia media y un 14% la lejana".

El diseño de las lentes Zeiss DriveSafe, monofocales y progresivas, reduce el estrés visual al volante y facilita la visión de los conductores, tanto de noche como en condiciones de baja visibilidad (si llueve, por ejemplo). En caso de



deslumbramiento, Zambrano afirma que "tardamos entre cuatro y seis segundos en recuperarnos, lo que a 120 km/h supone recorrer una distancia de 200 metros".

DriveSafe incorpora un tratamiento DuraVision que elimina, mediante reflexión, un 64% de la luz "que no queremos ver, la que deslumbramos. Los faros de led y de xenón, cada día más comunes, alumbran más pero también deslumbran más". A esto se añade Luminance, otro tratamiento que aporta "mayor profundidad y rendimiento de visión en las zonas periféricas, teniendo en cuenta incluso la edad del conductor y el diámetro de la pupila", según Zambrano.

Aceptación

"Los clientes nos han indicado un 97% de satisfacción cuando conducen con estas lentes de alta gama, pero también un 94% cuando realizan cualquier otra tarea", reconoce Zambrano, ya que "cuando tenemos una gafas específicas para conducir, lo normal es que se queden en la guantera. DriveSafe son lentes de todo uso, porque el 83% de las personas que llevan gafas, conducen".

Zeiss DriveSafe se comercializa en ópticas de toda España, "pero al ser de alta gama, no podemos estar en todas, por lo que tenemos en la web un buscador de aquellos establecimientos donde el cliente puede encontrarnos".

Forma parte del Bloque de Actuaciones Prioritarias ejecutado por la Consejería de Fomento

9,6 millones de euros para la ejecución de obras en carreteras de las provincias de Ávila y León

Después de que el 12 de febrero el Consejo de Gobierno de Castilla y León aprobara el gasto de 2.533.568 euros para la contratación de obras de renovación de firme y seguridad vial en diferentes tramos de carreteras de las provincias de Castilla y León, ha aprobado una inversión adicional de 9,6 millones de euros para reforzar y renovar el firme en tramos de carreteras de Ávila y León.

Estas obras forman parte del Bloque de Actuaciones Prioritarias en la red autonómica que está ejecutando la Consejería de Fomento y Medio Ambiente. El presupuesto previsto para 2018 para la Red de Carreteras asciende a 92 millones de euros, lo que supone un incremento del 36% respecto al ejercicio anterior.

Los tramos de carretera que serán objeto de mejoras son: renovación de 35,32 kilómetros de carretera AV-503, de CL-505 a Cebreros (AV-502) en el tramo comprendido entre el cruce con explotación de arido a Cebreros en la provincia de Ávila. El proyecto tiene como objeto el saneo de blandones, la renovación superfi-

cial del firme, la mejora del drenaje, la formación de bermas (pared de tierra adyacente a una zanja), la señalización horizontal, la limpieza y perfilado de cunetas y el reemplazo de los elementos de barrera deteriorados o fuera de normativa. El presupuesto previsto para ello asciende a 2.860.388 euros.

También está prevista la renovación del firme en la carretera que va desde la CL-631 de Ponferrada a Villablino, tramo Páramo del Sil (cruce con León-711) - Villablino (cruce con CL-626). Las obras consistirán en el refuerzo y la renovación del firme actual además del fresado del pavimento bituminoso, el saneo de blandones, la mejora del drenaje, hormigonado y limpieza de cunetas, la mejora de los elementos de contención de la carretera y la señalización horizontal y vertical. El presupuesto consignado para ello es de 2,9 millones de euros.

Mejoras generales

En la antigua carretera N-120 a su paso por el municipio de San Andrés del Rabanedo se va a realizar la renovación, tanto a nivel superficial



La antigua carretera N-120 a su paso por San Andrés del Rabanedo.

como de eliminación, de los defectos estructurales (562.464 euros de presupuesto). El objeto del contrato es la mejora de la intersección existente entre la carretera LE-411 y la carretera LE-534, en el punto kilométrico 67.700, en la localidad de Ferral de Bernesga mediante la construcción de una glorieta (239.703 euros de presupuesto).

La carretera P-901 pertenece a la red preferente de la comunidad y discurre entre las localidades de Palencia y Villerías de Campos, teniendo en cuenta las circunstancias de la misma, se va a proyectar

la corrección de la sección transversal del firme en toda su longitud y la renovación superficial (1.076.091 euros de presupuesto).

También se reformará la carretera LE-142 situada en la mitad sureste de la provincia de León ya que presenta deficiencias en la capa estructural del firme. El presupuesto asciende a 3.839.973 euros. Además, se pretende construir una pantalla acústica en la carretera CL-510 en su paso por Santa Marta de Tormes, para reducir el impacto sonoro provocado por el tráfico viario. El presupuesto es de 299.666 euros.

Monbus obtiene el certificado IQNet SR 10 por su responsabilidad

Desde sus inicios, Monbus ha tenido entre sus objetivos la generación de riqueza y empleo con servicios seguros y de calidad. Al mismo tiempo, ha adoptado medidas para favorecer la protección del medio ambiente y de la salud de sus empleados.

Estos compromisos se han visto afianzados durante 2017 al incluir en su política los principios de Responsabilidad Social Empresarial. Con ello, "Monbus tendrá aún más en cuenta las posibles consecuencias sociales que pueda acarrear su actividad sobre trabajadores, usuarios, Administración Pública y la sociedad en general", indican desde la compañía.

Hasta 20 de las empresas adheridas a Monbus obtuvieron la certificación de su gestión según la norma "IQNet SR 10 Sistemas de Gestión de la Responsabilidad Social". A partir de este punto, se plantea continuar trabajando en la promoción de dichos principios mediante acciones como la vigilancia en el cumplimiento del Código de Conducta, basado en los principios de transparencia, legalidad y respeto a los derechos humanos, entre otros.

TomTom renueva Webfleet para una gestión de las flotas más eficiente

La solución de Software-as-a-Service (SaaS) ofrece nuevas características y una experiencia de usuario fresca y más intuitiva. Su objetivo es proporcionar un reparto de trabajo más efectivo y ayudar a planificar mejor las rutas.

TomTom Telematics ha lanzado una nueva línea de producto para facilitar una gestión de flotas. La solución de Software-as-a-Service (SaaS), Webfleet, ha sido completamente renovada y ofrece nuevas características y una experiencia de usuario fresca y más intuitiva que incluye funcionalidades avanzadas para su personalización. La nueva versión del *software* se potencia cuando se combina con la nueva gama de terminales de conducción TomTom PRO. Juntos ayudan a proporcionar un reparto de trabajo más efectivo, a la vez que aportan información valiosa para la planificación de rutas, navegación y tráfico.

Amplia experiencia

"Hemos recurrido a más de 18 años de experiencia en gestión de flotas para desarrollar nuestros productos de última generación, incorporando el *feedback* de nuestra base de 49.000 clientes en todo el mundo", afirma el director ejecutivo de TomTom Telematics, Thomas Schmidt. "La simple y clara interfaz



de Webfleet ofrece una experiencia de usuario avanzada y una nueva arquitectura que proporciona un desarrollo más rápido de las funciones principales. También mejora el desarrollo e implementación de las aplicaciones conectadas de *partners*, lo que permite que la tecnología se adapte y evolucione de acuerdo con las necesidades particulares de los clientes", concluye Schmidt.

Una de las funciones mejoradas posibilita a los gestores planificar con antelación rutas espe-

cíficas en el nuevo Webfleet, utilizando una serie más amplia de criterios para ayudar a que los conductores se aseguren de seguir las rutas definidas o que eviten ciertas localizaciones.

Estas rutas pueden enviarse directamente a través de los nuevos terminales de conducción TomTom PRO 5350/7350, funcionalidad que es particularmente útil para las industrias en las que se requiere que los conductores sigan rutas predefinidas, como la gestión de residuos.



Campaña sobre el valor de las luces LED homologadas

La Asociación Española de Proveedores de Automoción, Sernauto, ha puesto en marcha una campaña para informar a conductores y profesionales de talleres sobre la normativa aplicada a luces LED que llevan ciertos vehículos.

Dicha iniciativa ha sido realizada en el seno del Grupo de Trabajo de Iluminación de Sernauto, del que forman parte fabricantes de componentes de iluminación para automoción como son Bosch, Hella, Osram y Philips. Cuenta con la colaboración del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, Dirección General de Tráfico (DGT), Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV),

Confederación Española de Talleres de Reparación (Cetraa) y Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción (Conepa).

Se ha elaborado un tríptico donde se recoge información relevante sobre la normativa de iluminación vinculada a las lámparas LED con el objetivo de dar a conocer, de una forma más didáctica, las homologaciones que deben cumplir este tipo de componentes, claves para la seguridad vial. Asimismo, se informa acerca de la responsabilidad de la cadena de valor ante su incumplimiento y las consecuencias que tiene para la seguridad vial la utilización de componentes que no estén debidamente homologados.



Scania y Northvolt colaboran para la electrificación de vehículos pesados a través de pilas de batería

La electrificación de vehículos está avanzando rápidamente en su desarrollo y ya ofrece un camino abierto hacia unas soluciones de transporte más sostenibles. Tratándose de camiones pesados y autobuses, para que la electrificación comercialmente viable amplíe significativamente su cuota de mercado, es crucialmente necesario el desarrollo continuo de infraestructuras de recarga y pilas de batería más resistentes, económicas y sostenibles.

Con el objetivo de conseguir el efecto óptimo, Scania y Northvolt colaboran para la electrificación de vehículos pesados con la tecnología de baterías y pilas deben desarrollarse para cubrir distintas necesidades. "Queremos que sea fácil para el cliente optar por soluciones de transporte sostenible. La electrificación tendrá un papel fundamental en la transición hacia un sistema de transporte sin combustibles fósiles. Sin embargo, la tecnología actual de pilas de batería debe desarrollarse hasta cumplir las demandas comerciales de los clientes con camiones y autobuses pe-

sados. Al contar con Northvolt como socio creemos que podremos lograr avances significativos", comenta Henrik Henriksson, presidente y CEO de Scania.

Las dos empresas formarán un equipo de expertos y trabajarán juntas en las instalaciones de investigación de Northvolt, Northvolt Labs, ubicadas en Västerås, Suecia, para desarrollar y comercializar la producción de pilas de baterías optimizadas para alimentar vehículos comerciales. Las empresas también han cerrado un acuerdo de compra para las pilas de batería.

La producción de pilas de batería requiere gran consumo de energía y Suecia ofrece un suministro continuo de energía ecológica económicamente eficiente. Por tanto, el país está bien equipando para una producción a gran escala de baterías sostenibles. Northvolt está construyendo una fábrica de baterías de nueva generación en la ciudad de Skellefteå, al norte de Suecia, con el objetivo de producir baterías ecológicas de alta calidad con una mínima huella de carbono y las ambiciones más altas de reciclaje.

Quinto concurso fotográfico de Guaguas quiere mostrar transporte público sostenible

Guaguas Municipales y el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria convocan el quinto certamen fotográfico de la

empresa de transporte. Esta edición se presenta bajo el lema 'MiFotoGuagua, Guaguas construye una gran ciudad'.

El objetivo es implicar a usuarios, aficionados y profesionales de la imagen que deseen retratar su visión sobre el Transporte Público en la capital en relación a los criterios de sostenibilidad. El plazo para presentar trabajos se desarrolla durante el periodo comprendido entre el 19 de febrero y el 27 de marzo y las obras se canalizarán a través de la cuenta 'GuaguasLPA' de la red social de Instagram.

Una de las novedades principales en la quinta edición del certamen, abierta a la participación de todos los interesados, consiste en la colaboración con la Escuela de Arte y Superior de Diseño Gran Canaria, que ha incluido esta propuesta en su programa lectivo. Pedro López Montesdeoca, director de la Escuela de Arte y Superior de Diseño Gran Canaria, se felicitó por esta iniciativa. "Vamos a integrarlo dentro del ciclo formativo de grado superior en fotografía y vamos a tener la participación del alumnado, que estará dirigido por el profesorado de la Escuela, por lo que estoy seguro que vamos a ver muy buenos resultados. Además, tenemos un sin fin de alumnos muy comprometidos con el diseño y la fotografía y que también son viajeros de Guaguas por lo que seguro que tendremos bastantes participantes", explicó éste.

Pedro López Montesdeoca valoró el tema propuesto de manera satisfactoria. "Podremos llevar nuestra implicación con las artes y



el diseño a la búsqueda de la realidad de lo que sucede con la movilidad de la ciudad", añadió durante el encuentro de presentación del certamen, celebrado hace unos días, en el que fue recibido por Miguel Ángel Rodríguez, director general de Guaguas Municipales.

En este sentido, cabe destacar que la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria está dando un salto importante en el objetivo de crear entornos urbanos para una vida sostenible. Este concepto se articula a través de factores relacionados con la calidad de vida de la población, con todo lo relacionado con la etiqueta verde de una ciudad (contaminación, reciclaje, uso de energías renovables y disponibilidad de zonas verdes, entre otros aspectos) y la salud económica que disfrutaban los habitantes. El transporte urbano juega un papel de gran importancia en estas tres categorías. En este sentido, el certamen tiene como objeti-

vo que sus participantes reflejen su visión o interpretación sobre el modelo de ciudad sostenible que desean tener y el papel que debe tener el transporte público en el mismo.

Retrato del valor de Guaguas

Además, se busca una imagen que logre retratar la importancia de Guaguas Municipales en la mejora de la sostenibilidad de la ciudad y del medio ambiente, así como el papel que desarrolla en la mejora de la calidad vida de los ciudadanos. Por este motivo, se valorarán las fotografías que jueguen con elementos vinculados a la movilidad sostenible y que integren imágenes cotidianas de las expediciones de Guaguas, instantáneas que reflejen la convivencia entre usuarios, así como la posibilidad de combinar distintos modos de transporte. También tendrán consideración aquellos trabajos que retraten el trabajo del personal desde la perspectiva del cliente.

Las estaciones de UTA se verán en la solución de cálculo TC eMap de TimoCom

Union Tank y TimoCom, una de las mayores plataformas de transporte de Europa, dan comienzo a su colaboración. Las más de 44.000

estaciones de servicio que tiene UTA en Europa se mostrarán en la solución de cálculo y seguimiento TC eMap de TimoCom.

"Como proveedores de movilidad, debemos estar allí donde estén nuestros clientes. En este sentido, TimoCom es un socio ideal, dado que es la mayor plataforma de transportes de Europa", afirma respecto a esta colaboración Volker Huber, director ejecutivo de UTA.

Más de 38.500 empresas desarrollan sus negocios digitalmente a través de TimoCom. Cada día se realizan más de 750.000 encargos de cargas y camiones en esta plataforma de transporte. Además, con la solución de cálculo y seguimiento TC eMap se calculan unos 2,6 millones de rutas al mes. Los usuarios ven de inmediato dónde podrán efectuar el repostaje de sus vehículos. "Hoy en día, los clientes esperan encontrar

toda la información relevante para su trayecto en un único lugar", afirma Volker Huber.

"Gracias a nuestra cooperación con TimoCom, más 120.000 usuarios pueden ver ya durante la planificación de su viaje dónde van a poder aprovechar nuestras ofertas y establecen la ruta en función de ello". Y los clientes de TimoCom también obtienen ventaja de esta nueva colaboración: "Así ofrecemos la posibilidad de planificar sus rutas de forma más eficaz y cómoda", dice el portavoz de TimoCom, Gunnar Gburek.

Aparición automática

No se necesita ninguna otra app ni software, ya que TC eMap se actualiza de forma autónoma. Tras la actualización, los puntos



de aceptación se marcan como puntos de interés (POI) con el logo de UTA y cualquier usuario puede acceder a ellos.



City Sightseeing es reconocida por el sector turístico de Sevilla

La Asociación Sevillana de Empresas Turísticas (Aset) entregará, con el Museo de Carruajes como escenario elegido, sede del Real Club de Enganches de Andalucía, su Premio Aset de Turismo María José Uruñuela 2018 a City Sightseeing. Para otorgar el premio, Aset ha valorado muy positivamente la imagen internacional que la empresa proyecta de Sevilla, no sólo desarrollándose en cada vez más destinos en todo el mundo (actualmente en más de 100 ciudades) sino también promocionando la marca Sevilla en las principales ferias del sector, entre su red de distribución global, ante las máximas instituciones internacionales y aportando negocio a la ciudad.

En este sentido, el presidente

de la Asociación, Gustavo de Medina, considera que esta empresa es merecedora del premio y que "ojalá ello les estimule para seguir llevando el nombre de la ciudad fuera de nuestras fronteras". Asimismo, subraya que "entre todos debemos sumar y trabajar juntos para seguir reforzando a Sevilla como uno de los principales destinos turísticos en el mapa nacional e internacional", a lo que añade que "estamos haciendo muchas cosas bien, contamos con muchísimos recursos que hacen de Sevilla un gran destino, y con muchos profesionales que día a día hacen que quienes nos visitan se lleven una muy buena imagen de nosotros".

Guía **Nexobús** de Vehículos y Modelos

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

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

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

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

Socibus mantiene la reserva para agencias en su versión 'responsive'

La nueva versión de la página web de Socibus mantiene, con un diseño semejante al anterior pero ahora compatible para cualquier tipo de terminal, la información sobre sus rutas y horarios y la gestión de reservas, que es válida para las agencias de viajes.



www.socibus.es

Socibus, empresa de transporte de viajeros con sede en Madrid, presenta una nueva versión *responsive* de su página en la que mantiene su completa gestión de reservas —válida para clientes registrados o no registrados y para agencias de viajes—, con posibilidad de mantenimiento posterior de la reserva, y el formulario para el alquiler de autocares. También mantiene la información sobre la empresa, sus autobuses, paradas y oficinas, así como sobre sus rutas y horarios, aunque éstos únicamente en el proceso de reserva. Presenta versiones en castellano, francés, inglés y euskera.

INFORMACIÓN

Presenta un plano con sus trayectos y paradas y otros con los puntos de venta por zona, su dirección y teléfono, pero sobre trayectos horarios y precios solo informa a lo largo del proceso de reservas. También ofrece un área con las características de seguridad y confort de su flota.

RESERVA

Ofrece un completo sistema de reservas de muy fácil uso, con asignación de asientos, pago mediante tarjeta de crédito y envío inmediato del billete para su impresión, que mantiene la posibilidad de modificación y anulación de las reservas y el área especial para las agencias.

GENERAL

Mantiene, en el nuevo formato compatible, el área de información sobre la empresa y la de ayuda al viajero, el reglamento de viajeros y un formulario para la solicitud de alquiler de autocar. También incluye un área para la gestión de un catamarán en la Bahía de Cádiz.

▲ Lo Mejor / Gestión de Reservas

Presenta un sistema de gestión de reservas original, completo y muy fácil de utilizar, con posibilidad de mantenimiento *online*.

▼ Lo Peor / Itinerarios y Horarios

Ofrece las paradas por provincia, pero no informa de sus itinerarios y de los horarios hasta la gestión de reservas.

SOCIBUS / Transporte

Ponderación de los Valores

Peso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	DISEÑO									
10	FACILIDAD									
8	ROBUSTEZ									
10	VELOCIDAD									
6	% DEL PRODUCTO									
8	ACTUALIZACIÓN									
8	CALIDAD INFORMACIÓN									
10	COBERTURA PRODUCTO									
6	IDIOMAS									
10	GESTIÓN DE RESERVAS									
10	CONFIRMACIÓN INMEDIATA									
6	OTROS SERVICIOS									
10	GESTIÓN ESPECIFICA AGENCIAS									

EVALUACION NEXOBUS

La nueva página que presenta Socibus mantiene la utilidad de la versión anterior, tanto para usuarios finales como para agentes de viajes, que pueden consultar y reservar fácilmente sus servicios de transporte terrestre, ahora disponible desde cualquier tipo de terminal.

7,6



Entrada / En una página *responsive* de diseño semejante, presenta el acceso a todas sus áreas de información y reservas.



Producto / Ofrece información de su flota y planos de sus rutas, paradas y delegaciones con su dirección y teléfono.



Reserva / Dispone de un completo sistema de reservas con mantenimiento posterior y un área para las agencias.

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

SONDEO NEXOBUS: BALANCE DEL AÑO 2017



Los fabricantes de autobuses y autocares esperan con gran optimismo que 2018 mantenga la línea ascendente

Satisfacción generalizada y altas expectativas de cara a este ejercicio, coincidencia de los fabricantes

Los más que positivos resultados del Sector en 2017 tendrán continuidad en el presente ejercicio, según los máximos responsables de las marcas que compiten en España, que además anuncian importantes novedades de producto.

Las responsables de las principales marcas que compiten en nuestro mercado coinciden en muchas de sus previsiones de cara al año 2018. Apuntan que las matriculaciones seguirán al alza, basándose en la necesidad de renovación de flota de algunos operadores, la reactivación de los concursos de transporte público en las principales ciudades españolas y, como apuntan desde Anfac, la incidencia del "buen ejercicio turístico, con más de 82 millones de visitantes a nuestro país", que redundará sobre todo en el discrecional.

No se manejan cifras concretas, pero las declaraciones de los fabricantes, expresados por boca de sus máximos responsables comerciales, apuntan a otro año en positivo, elevando el Sector a niveles precrisis y muy cercanos a los que debería tener un mercado de la dimensión del español.

Además, estas buenas sensaciones se apoyan en los anuncios de lanzamientos, que casi todas las marcas tienen en mente a pesar de que es un año sin feria (no

se celebra ni Busworld ni la FIAA, aunque sí la IAA en septiembre).

Lanzamientos

Así, Mercedes acaba de lanzar el Citaro eléctrico (ver sección Contacto de esta misma edición); Irizar continuará con el impulso de su oferta eléctrica, con el urbano articulado y el ieTram; Iveco Bus destaca el Crossway GNC, la versión de 15 metros tres ejes en versión *low entry* y la segunda generación de urbanos híbridos; King Long reforzará el C13 y su apuesta por los híbridos y eléctricos; MAN cuenta con el reciente autocar Lion's Coach y el inminente urbano Lion's City, que conoceremos en apenas unos días; Otokar afrontará las primeras entregas del Ulyso, presentado hace unas semanas; Scania continúa con los preparativos de su urbano eléctrico, que se espera para 2019; Vectia seguirá apostando por la electrificación en el segmento urbano; y Volvo anuncia bastante novedades, aunque sin concretar de qué se trata y manteniendo el suspense

SONDEO NEXOBÚS 2017

- 1.- ¿Cómo valora el comportamiento del mercado en 2017?
- 2.- ¿Y el de su marca en dicho escenario?
- 3.- ¿Qué expectativas tienen para este año?
- 4.- ¿Tendrá mejor resultado el segmento urbano o el interurbano?
- 5.- ¿Híbrido, eléctrico o GNC? ¿O todas ellas? ¿Estudian otras posibilidades?
- 6.- ¿Qué novedades, de producto o de otro tipo, podemos esperar en su compañía en el corto y medio plazo?
- 7.- ¿Entiende necesario un cambio de fechas de la FIAA? ¿Hay debate al respecto?

hasta mediados de año. Con todo ello, el año se presenta con muchos atractivos, con oportunidades de negocio en todos los segmentos y con la mejor predisposición, por parte de las marcas, a aprovecharlas.

Fechas de FIAA

Para el final dejamos lo relativo a

la celebración de la FIAA. No hay duda de que la edición de 2017 no fue la mejor desde el punto de vista de la asistencia. Todos los fabricantes consultados coinciden en que las nuevas fechas no son las más adecuadas, al impedir a los operadores de transporte su presencia en Madrid por tener que atender la temporada alta en

sus respectivos negocios. Por tanto, se impone un cambio de fechas, que a estas alturas del año no se ha planteado desde la organización, y tampoco parece que la negociación esté abierta. En la próxima edición de NEXOBUS pulsaremos la opinión de los Carroceros en este sentido, así como de la propia Feria.

SONDEO NEXOBUS: BALANCE DEL AÑO 2017



Juan Antonio Maldonado,
consejero delegado de
Evobús Ibérica.

EVOBUS

‘Estamos a punto de presentar el Citaro eléctrico, de cara a 2019’

1.- Los resultados de 2017 han sido muy positivos. El mercado de más de 8 tn ha crecido un 8,3%. Todos los segmentos han contado con un incremento, siendo el más significativo el de vehículos urbanos, seguido por el de interurbanos. El segmento de cercanías también ha tenido una leve mejoría.

2.- Las dos marcas de Daimler Buses, Mercedes-Benz y Setra en su conjunto, ocupan por séptimo año consecutivo el liderazgo del mercado, con 654 vehículos matriculados. La cuota de mercado en el segmento de >8 tn asciende a un 22,9% a cierre de 2017. Nuestro mayor crecimiento se debió al segmento de urbanos por la adjudicación de varios concursos, siendo el más significativo el de la EMT de Madrid.

3.- En 2018 tenemos como objetivo alcanzar una mayor cuota y reforzar nuestro liderazgo de mercado. En 2017 se renovó y amplió nuestra cartera de productos, por lo que contamos a día de hoy con un competitivo abanico de productos y tecnologías innovadoras. Por otro lado, continuamos con el propósito de seguir potenciando las ventas y resultados de nuestra fábrica de chasis en Sámamo para poder aprovechar al máximo nuestra capacidad de producción.

4.- Eso es muy difícil de predecir. Entendemos en ambos casos que muchas empresas necesitarán renovar su flota. En 2017 ha habido un fuerte crecimiento y concursos en los segmentos de urbanos e interurbanos. Esperamos y suponemos que ambos segmentos tendrán una evolución positiva.

5.- Contamos actualmente con vehículos de propulsión a GNC e híbrida, además de la propulsión diésel. A partir de 2019 tendremos disponible también el Citaro eléctrico. En vehículos interurbanos y de cercanías consideramos que esta tecnología llegará más tarde. En el segmento urbano creemos que las tres tecnologías convivirán, al menos a medio plazo. Nuestro producto estrella continúa siendo el diésel y el GNC (Citaro NGT). Hoy por hoy, creemos que la mejor solución de movilidad en el ámbito urbano es una combinación entre vehículos diésel y GNC Euro 6. Son los que mayor demanda en el mercado tienen, dada la madurez de los productos, la infraestructura existente y sus bajas emisiones. La tendencia en los núcleos de concentración urbana es hacia las energías alternativas tales como el vehículo híbrido y el eléctrico. El vehículo eléctrico se ve limitado hasta el momento en su autonomía, y su coste es más elevado en la actualidad respecto del vehículo diésel y GNC. Entendemos que la tendencia es lograr una mayor autonomía y rapidez de recarga de los vehículos, así como una reducción de costes. Nuestra apuesta como fabricante es, como siempre, ofrecer un abanico completo de productos que cubran todos los requisitos de nuestros clientes. Es el cliente el que seleccionará el producto y tecnología que más se adapte a sus necesidades.

6.- En el corto plazo se presentará el Citaro eléctrico, comenzando su producción en 2019. Con ello, nuestra cartera de productos se habrá actualizado y completado. El año pasado tuvimos multitud de novedades y lanzamientos. Los vehículos presentados han incluido el nuevo Turismo RHD, el S 531 DT, el Citaro hybrid y el minibus Sprinter City 45 con dirección a la izquierda. Este año lanzaremos el Citaro eléctrico. Las innovaciones tecnológicas en 2017 incluyeron el ABA 4 y el Sideguard Assist. Entendemos que el futuro de los vehículos y su tecnología se completa con los servicios que aportan valor añadido. Con estos servicios nos referimos a nuevos servicios digitales, que ya son una realidad. En 2017, OMNIplus lanzó una nueva oferta de servicios digitales (bajo el nombre OMNIplus ON) para la asistencia al conductor y al operador. Entre esos servicios se encuentra, por un lado, Uptime para el telediagnóstico predictivo y, por el otro, las aplicaciones de consulta desde un Smartphone tales como la Driver's App (aplicación para el conductor), Remote Bus (datos telemáticos del vehículo) y los Bus Guides (Guías de uso y mantenimiento del vehículo). Nuestra gama de productos actual destaca por sus bajos costes operativos (TCO), cuenta con la tecnología más innovadora, los más avanzados sistemas de seguridad y reducen de forma significativa las emisiones. Nuestros servicios de OMNIplus facilitan una mejor gestión de la flota y reducen los tiempos de inmovilización. Confiamos que estos nuevos productos y servicios puedan contribuir a nuestros objetivos para 2018. Las principales ventajas de los nuevos productos son evidentes. En combinación con la nueva dirección electrohidráulica, el Citaro hybrid destaca por su consumo en hasta un 8,5% inferior al del ya de por sí eficiente Citaro. El nuevo Turismo RHD de Mercedes-Benz, con un diseño rompedor, ofrece una mayor opción de equipamientos y motorización. Gracias a su excelente aerodinámica y motorización, el consumo de combustible disminuye en hasta 7%. El nuevo autocar de doble piso Setra S 531 DT de la serie TopClass 500 ofrece máxima eficiencia, confort y seguridad, además de una amplia opción de configuración. El consumo puede llegar a una reducción del 7 a un 10% en comparación con el modelo predecesor. Este vehículo incluye las últimas tecnologías en seguridad, con la incorporación de los sistemas de asistencia a la conducción Active Brake Assist 4 (ABA 4) y Sideguard Assist. El ABA 4 es el primer servofreno de emergencia activo para autocares con función de detección de peatones. El Sideguard Assist es un asistente de conducción que detecta la presencia de personas u objetos en el ángulo

muerto, previniendo accidentes al girar. En cuanto a los servicios digitales desarrollados hasta la fecha y ofrecidos por OMNIplus ON, se encuentra Uptime. Esta herramienta permite, entre otras cosas, el telediagnóstico predictivo detectando anomalías en el vehículo que puedan derivar en averías. Con este telediagnóstico se logra evitar paralizaciones largas del vehículo, reducir los costes de intervenciones y las estancias en el taller. Adicionalmente permite recibir notificaciones de fallos técnicos en tiempo real y sus correspondientes recomendaciones de servicio para la resolución de los mismos, así como un servicio 24 h proactivo. El servicio 24 h recibe la ubicación GPS del vehículo y el respectivo diagnóstico con el fin de prestar una asistencia en carretera más eficaz. En la actualidad se están haciendo pruebas piloto de Uptime con algunos clientes en Europa. Otros de los servicios digitales que ofrece OMNIplus ON son aplicaciones de fácil gestión y consulta desde un teléfono inteligente, tales como la Driver's App, una aplicación que asiste al conductor en la revisión diaria del vehículo y los puntos de control, pudiendo notificar sobre anomalías en el vehículo. Otra aplicación ofrecida es el Remote Bus que permite vía remota (a través de smartphone) controlar y revisar las funciones más relevantes del vehículo durante su circulación (presión de neumáticos, nivel de los depósitos de diésel y AdBlue, si las tapas del compartimento portaequipajes están abiertas o cerradas y control de las lámparas de alumbrado exterior). Por último, también se cuenta con las Bus Guides, que son las guías de mantenimiento y uso de los vehículos. El departamento Mobility Solutions, fundado el pasado año, tiene como fin completar el modelo de negocio de Daimler Buses, extenderlo al mundo digital y perfeccionarlo. El Innovation Lab de Daimler Buses descubre nuevos temas de movilidad y proyectos digitales y los acompaña hasta la implementación en la práctica. A su vez, asesora a los operadores en temas de movilidad eléctrica. Continuaremos con el desarrollo de nuevas tecnologías, vehículos y servicios que satisfagan las necesidades de nuestros clientes y del mercado en futuro.

7.- Dada la afluencia del público en la última edición, consideramos que debemos volver a fechas similares a las de las ediciones anteriores.



José Manuel Orcasitas,
director general de Irizar

IRIZAR

‘Valoración excelente porque superamos el 40% de cuota’

1.- Muy positivamente pues el mercado de autocares ha vuelto a crecer cerca de un 5% sobre los números record del año anterior y recuperado, en estos últimos años, los números negativos de los cinco primeros de la crisis. La confianza continúa instalada en nuestros clientes y la expectativa para este 2018 sigue siendo buena.

2.- Nuestra valoración es excelente y no puede ser de otra forma puesto que hemos incrementado nuestra cuota de participación en el mercado hasta superar el 40%. En España, en 2017, hemos vuelto a batir el record histórico de producción hasta las 800 unidades. Un año más estamos orgullosos de poder hablar de crecimiento en el Grupo y, sobre todo, en Irizar Ormaiztegui, que junto con México, tiran nuevamente de este crecimiento. La facturación de Irizar Ormaiztegui vuelve a suponer el 50% del total de la del grupo, soportada por el incremento de volumen unido al de valor añadido de sus productos. Continuamos creciendo, en mayor medida, en productos propios, autocares integrales, que han supuesto casi el 30% de la producción de autocares en la empresa matriz. Continuamos con nuestro crecimiento en Europa en autocares integrales, ganando cuota, poco a poco, a las grandes marcas. El grupo Irizar ha vuelto a crecer este año hasta los 620 millones de euros. En cuanto a la marca Irizar, 2017 ha sido especialmente un año de grandes éxitos. El Irizar i8 ha sido elegido este año como Mejor autocar del año 2018, a nivel internacional. También hemos sido galardonados como Mejor empresa fabricante de autobuses del año por Busworld, Mejor empresa guipuzcoana, Premio a la Innovación del País Vasco, el Irizar i6S Autocar del Año en España. Estamos muy orgullosos porque entendemos que todos estos premios son el reconocimiento al gran salto estratégico dado por Irizar en los últimos años, posicionándonos entre los mejores fabricantes independientes europeos del sector (OEM).

3.- El Grupo prevé un nuevo crecimiento de la fabricación de autocares, tanto convencionales como integrales este año donde Irizar Ormaiztegui volverá a ser la principal tractora. También son buenas las expectativas con los autocares híbridos clase II. Se observa un incremento del interés de los clientes en estos productos cuya gama se ampliará para dar respuesta a estas demandas de nuestros clientes. Tenemos previsto fabricar sobre 500 autocares integrales marca Irizar en la planta de Ormaiztegui con lo que la cuota de estos sobre el total será de, al menos, el 35%. Y como gran tema estratégico y de futuro, tenemos que volver a destacar las buenas expectativas que tenemos para nuestra planta de fabricación de autobuses eléctricos cero emisiones en nuestra planta de electromovilidad que será inaugurada oficialmente este mes de mayo. Con la actual cartera de pedidos deberemos incrementar nuestra actividad hasta la fabricación de una unidad al día en los próximos meses.

4.- Para nuestra empresa, el segmento interurbano será muy superior pero el potencial de los vehículos urbanos eléctricos para los próximos años es enorme.

SONDEO NEXOBUS: BALANCE DEL AÑO 2017

5.- No tenemos ninguna duda de las tendencias para el futuro próximo. Son muy claras las apuestas de los autobuses eléctricos cero emisiones para las ciudades y de los autocares híbridos para todo el resto de usos interurbanos. Así pues, nuestra estrategia de futuro va en esta dirección.

6.- Llevamos muchos años presentando novedades de productos debido a lo indicado de la evolución de los productos hacia esas tecnologías. En 2014 presentamos el primer vehículo eléctrico 100% eléctrico cero emisiones, ie bus, en 2015 fue la puesta de largo del Irizar i8, en 2016 se lanzaron el nuevo Irizar i6S, los híbridos Irizar i4 e i3, así como el primer prototipo de autobús 100% eléctrico articulado de 18 metros, y 2017 ha supuesto otro gran hito, con la presentación de las versiones 10.8 del ie bus y el vehículo articulado de 18 metros, Irizar ie tram, y el pantógrafo para carga rápida, todo ello cargado de tecnología propia. Y seguimos invirtiendo en innovación y tecnología. Actualmente estamos involucrados en importantes y ambiciosos proyectos a nivel europeo para perfilar las líneas del futuro de la movilidad. Proyectos que tienen que ver con la conducción autónoma, las mejoras en los sistemas de almacenamiento de energía, la eficiencia energética, la estandarización de los sistemas de carga, la conectividad o el big data, que resultan básicos en la nueva generación de un transporte limpio, eficiente, rápido, estandarizado e inteligente. Seguimos complementando la gama de productos híbridos. Este año contaremos con un nuevo paquete híbrido para vehículos de rango de potencia superior.

7.- Nosotros nos hemos mantenido siempre en nuestra postura de que era un error que la FIAA cambiase de fecha y de año y coincidiese con la Busworld. Creemos que la situación anterior es la adecuada.

8.- Consideramos que ya estamos en un mercado superior en volumen a las medias de necesidad anual en el mercado de autocares debido, sobre todo, a los bajos volúmenes fabricados durante los cinco primeros años de la crisis y al enorme incremento del turismo en nuestro país. En el mercado de urbanos la situación es diferente puesto que teniendo grandes necesidades de reposición de unidades, el proceso se está dilatando. Las principales razones son el camino hacia la electromovilidad con autobuses cero emisiones y las infraestructuras necesarias para ello en las ciudades.



Juan Miguel Vázquez,
director de Ventas de Iveco
Bus España y Portugal.

IVECO BUS

‘Tenemos una lectura positiva en cada uno de los segmentos’

1.- El mercado durante 2017 ha mantenido esa tendencia alcista que hemos podido ver desde el año 2013, cerrando con un crecimiento de 7,4 puntos porcentuales respecto al anterior, y en este estupendo contexto nuestra marca ha logrado seguir manteniendo una importante presencia, alcanzando una cuota del 17,2% en el mercado total de vehículos de pasajeros.

2.- Si analizamos nuestros resultados disgregados para cada uno de los segmentos en los que participamos, podemos hacer de todos ellos una lectura positiva y estar muy orgullosos de que el trabajo realizado durante todo el año se ha visto reflejado en los datos finales conseguidos. En el segmento de los minibuses, hemos aumentado nuestra presencia alzándonos con una cuota del 31,2%. En el segmento de los Intercities, hemos sido líderes con una cuota del 44% en el segmento de los integrales y una presencia del 63,5% en nuestro rango de acción; y en Coach, hemos logrado una cuota del 17% en el segmento de los integrales con un único modelo, nuestro famoso y excepcional autocar Top Magelys, sin olvidar que el modelo Magelys es líder en el subsegmento donde participa. Y por último, en el segmento de los Urbanos, este año hemos aumentado nuestra presencia en más de seis puntos porcentuales respecto el año anterior.

3.- Se nos presentan un volumen de mercado esperanzador y con la fortaleza de encontrarnos en una tendencia creciente, con la fiabilidad que están demostrando nuestros productos. Debemos seguir potenciando e incidiendo con los productos que nos han hecho obtener el excelente resultado de 2017 y explotar todas las posibilidades. Somos ambiciosos y queremos seguir creciendo. Por ello en el segmento de los Intercities, nuestra previsión es crecer y aumentar nuestra cuota en el conjunto de todos los segmentos donde participamos. En cuanto al segmento de Coach, la llegada del Evadys Clase III nos va a permitir aumentar nuestra oferta de la gama Magelys, los cuales creemos que se van a complementar a la perfección para alcanzar nuevos nichos de mercado. Y sobre los Urbanos, la gran cantidad de concursos públicos que se han aglutinado a inicios del año y que continúan apareciendo, nos hace pensar que el volumen del mercado será muy similar al del año pasado; por lo tanto, se van a presentar nuevas oportunidades que trataremos de aprovechar con nuestra amplia y variada oferta de vehículos en sus diferentes versiones de longitud y tecnologías (diésel Euro 6, híbridos y GNC).

4.- Considerando como interurbanos tanto las medias distancias (Intercity) como las largas distancias (Coach), creemos que el volumen del mercado seguirá la tendencia histórica en la que la suma de ambos segmentos siempre es superior al

del urbano. No obstante, el ritmo de actividad con el que se ha iniciado el año nos lleva a pensar que, al menos, alcanzaremos las cifras del año precedente y seguramente la repartición entre segmentos será muy similar.

5.- A día de hoy, podemos decir que tenemos la gran fortuna de disponer de un amplio catálogo de productos que, según qué modelo, ofrecen estas tecnologías al mercado. Así pues, podemos decir que en los urbanos ofrecemos estas tres tecnologías, además del diésel Euro 6 step C. Además, como novedad este año, tenemos la incorporación de nuestra oferta de GNC también para el segmento Intercity con nuestro nuevo modelo Crossway LE GNC. Nuestros ingenieros siempre están estudiando y desarrollando nuevos proyectos en base a la evolución tecnológica, pero a día de hoy son estas tres las que marcarán el futuro más inmediato.

6.- Como principales novedades podemos destacar el modelo interurbano Crossway GNC, así como la versión de 15 metros tres ejes en versión Low Entry. En urbanos, la novedad pasa por la segunda generación de híbridos que denominamos High Value, con acumuladores eléctricos más modernos como los ultracondensadores, y potentes como las nuevas baterías de mayor capacidad, sin olvidarnos los 100% eléctricos que ya hemos comenzado a presentar en concursos, y que disponemos en versión 12 y 18 metros.

7.- Creo que es algo que se debe discutir detenidamente entre todos. No cabe duda que el nivel de afluencia de este año ha sido inferior que en otras ocasiones; principalmente, hemos echado en falta a muchos de nuestros clientes del sector pymes y creo que es necesaria una valoración profunda de este tema.



Joaquín Escalera,
director comercial de
King Long España.

KING LONG

‘Buscamos consolidarnos y posicionar el C13 HD’

1.- Parece evidente que el mercado se muestra al alza, hay más demanda, y parece que se puede hablar, sin duda, de recuperación.

2.- Pues para King Long, este ha sido un año de estabilidad, hemos crecido algo parecido a lo que ha sido el crecimiento del Sector y tenemos buenas expectativas: ha sido un año esperanzador.

3.- Nuestro objetivo en este 2018 es mantenernos y posicionar nuestro nuevo vehículo de uso discrecional C13 HD.

4.- Todo apunta a que va a haber un crecimiento sostenido en los dos segmentos.

5.- Nosotros lo tenemos claro, nuestra apuesta está en el híbrido y eléctrico.

6.- Bueno, nuestra apuesta clara está en el vehículo eléctrico.

7.- A este respecto, nosotros creemos que las fechas en que se celebra nuestra mejor feria, es a todas luces inadecuada. Lo más adecuado sería volver a las fechas anteriores, pues resulta muy difícil convocar a este evento en la fecha que más trabajo tienen los operadores.



Manuel Fraile, director
comercial de Buses de
MAN Truck & Bus Iberia.

MAN

‘Somos el segundo mercado en importancia para la marca’

1.- La tendencia de crecimiento del mercado sigue consolidándose, lo que es una gran noticia para todos después de unos años en los que el mercado presentaba unos niveles muy bajos. El segmento urbano crece con fuerza y el interurbano sigue manteniendo un nivel alto. La actividad en el último trimestre del año y el volumen de concursos previsto, no hace sino confirmar que el mercado ha recuperado ya un nivel de ventas acorde a los volúmenes de un país como el nuestro.

2.- Nuestra valoración es muy positiva. 2017 ha sido un buen año para MAN en España, en el que nos hemos vuelto a situar como el segundo mayor mercado mundial de buses para MAN. Hemos crecido un 5,87%, prácticamente en línea con el mercado total de más de 8 tn en el que participamos. La confianza depositada por nuestros clientes y el buen trabajo de nuestro equipo comercial nos han permitido terminar el año de nuevo superando las 500 unidades matriculadas. Destacamos de manera muy especial el incremento de más de cuatro puntos de cuota de mercado en el segmento interurbano experimentado este año. Hemos liderado este segmento de mercado, el de mayor volumen, alcanzando una cuota del 22,83% y 363 unidades

SONDEO NEXOBUS: BALANCE DEL AÑO 2017

matriculadas, incrementando en 90 unidades con respecto a 2016. Nuestra nueva cadena cinemática y el equilibrio y eficiencia de nuestros chasis EfficientLine han conseguido el respaldo de nuestros clientes y nos ha permitido crecer en ventas de manera muy significativa. En el mercado urbano, nos hemos situado en segunda posición, con un resultado positivo. En el segmento cercanías-intercity, hemos incrementado en más de 4,5 puntos nuestra participación de mercado, gracias principalmente a los pedidos recibidos de MAN Lion's Intercity.

3.- Esperamos que el mercado continúe creciendo. La mejora de la situación económica y la necesidad de renovación de flota nos hacen seguir siendo muy optimistas en cuanto al comportamiento del mercado. Este crecimiento viene de la mano de un gran momento de nuestro producto y nuestros servicios, premisas que junto a la gran profesionalidad de nuestra red, nos ayudan a convertirnos en la marca preferida de nuestros clientes. Cabe destacar, en el segmento de autocares, una cadena cinemática que contribuye de modo excepcional a la optimización de los TCOs de nuestros clientes por los excelentes consumos que ofrece. Y en el segmento urbano, el nuevo MAN Lion's City, nuestro concepto de movilidad urbana con un nuevo diseño y motor que mostraremos en breve.

4.- Nuestras expectativas en el segmento urbano son muy positivas para este año. Las últimas adjudicaciones recibidas, como por ejemplo las 51 unidades articuladas GNC para TMB Barcelona, nos reafirman en nuestras previsiones. En el segmento interurbano esperamos mantener nuestros buenos resultados del pasado año. La gran acogida del nuevo MAN Lion's Coach y Neoplan Tourliner son una buena base para este año.

5.- En el largo plazo se impondrá claramente la electromovilidad. Además de la disponibilidad de buses eléctricos con autonomías suficientes, el paso hacia la movilidad eléctrica requiere un volumen de inversión muy importante por parte de los operadores. Durante esta etapa de transición, son necesarias propulsiones como la híbrida y el GNC. Desde nuestro punto de vista, especialmente el GNC supondrá una parte muy importante del mercado urbano en los próximos años. MAN cuenta con amplia experiencia en ambas propulsiones desde hace años, lo que, unido a nuestra amplia gama de producto, nos permite ofrecer soluciones eficientes para los operadores, independientemente de la propulsión elegida. MAN siempre trabaja para poder ofrecer a nuestros clientes la solución más adecuada para su negocio, tanto en vehículo como en asesoría. Trabajamos continuamente en la formación de nuestro equipo de asesores de venta, para que estos grandes profesionales puedan orientar a nuestros clientes en sus adquisiciones siendo los mejores socios de nuestros clientes.

6.- Como ya comentaba, la principal novedad es el lanzamiento del nuevo MAN Lion's City, que presentamos a nivel mundial en los MAN BusDays. Se trata de una nueva generación de vehículo urbano, que se convertirá en la referencia del mercado en eficiencia, comodidad y ergonomía. El nuevo MAN Lion's Coach, del que ya hemos entregado las primeras unidades en nuestro mercado, continuará siendo nuestro foco en cuanto a la presentación de novedades durante este año. Y como novedades en la parte comercial de nuestra empresa, como parte del proceso de digitalización de nuestra compañía, hemos dotado a toda la fuerza comercial de innovadores soportes digitales que permiten asesorar de modo rápido y eficaz a nuestros clientes. Convertirnos en la marca preferida de nuestros clientes es un reto que debemos trabajar cada día y en cada detalle. Creemos firmemente que el futuro es digital y trabajamos ya para estar preparados para el momento en que llegue.

7.- Aunque nuestra valoración de la última FIAA es en líneas generales positiva, desde nuestro punto de vista es necesario un cambio de fechas para la próxima feria. Dada la importancia de esta feria para el mercado español y el nivel de inversión necesario, debemos adaptar las fechas de celebración para facilitar la visita a nuestros clientes, no haciéndola coincidir con uno de los mayores picos de actividad del Sector.



Antonio Bautista, director de Somauto.

OTOKAR

‘Vamos a potenciar nuestra presencia en clases I y II’

1.- Este pasado 2017, el mercado ha evolucionado hacia un incremento de las ventas de vehículo nuevo, notándose ya un pequeño descenso en la demanda de vehículos usados.

2.- Nosotros hemos incrementado las ventas de vehículo nuevo en un 20% respecto a 2016.

3.- Las expectativas para este año son de seguir en crecimiento. A partir de mayo empezaremos a entregar las primeras unidades de nuestro nuevo modelo Ulyso T, y además queremos promocionar este año nuestro modelo Territo, un vehículo de clase II disponible en 12 y 13 metros.

4.- Nuestro fuerte hasta ahora había sido el vehículo de clase III, pero disponemos

de un producto de muy alta calidad y a unos precios muy competitivos en las clases I y II. Este año el objetivo es crecer en estos últimos hasta ponernos a la altura de los primeros.

5.- Por el momento, disponemos de un vehículo de piso bajo y motor GNC en 10,8 y 12 m. En cuanto al híbrido, Otokar no tiene en mente desarrollar nada, pero sí que estamos en desarrollo de vehículos eléctricos.

6.- Como novedad, lo único que podemos decir es que el día 1 de marzo de 2018 hemos inaugurado un taller en nuestras instalaciones de Valdemoro, para dar servicio a todos los propietarios de vehículos Otokar.

7.- Por supuesto que es necesario. La FIAA del año pasado fue, sin duda, la más baja en asistencia que recuerdo, debido a las fechas. Como todos sabemos, la parte fuerte del trabajo en nuestro Sector se produce en abril, mayo y junio, siendo prácticamente imposible para muchos ausentarse de sus empresas en esos días para acudir a FIAA. Por nuestra parte, creemos que tenemos que hacernos fuertes en esta posición de cambiar las fechas. La FIAA supone un desembolso económico muy grande como para permitirnos el lujo de organizarla cuando tenemos la certeza de que los clientes no podrán asistir.



Alberto Linares, director comercial de Scania.

SCANIA

‘Esperamos una cuota del 17% a finales de este ejercicio’

1.- Hablando del mercado de vehículos de más de 16 toneladas, su comportamiento ha sido muy positivo, con un crecimiento con respecto al año 2016 de 229 unidades, lo que representa un 8,9% de crecimiento. Este crecimiento también se ve reflejado en cada uno de los segmentos, desde los urbanos hasta los interurbanos, lo que representa algo muy positivo para el Sector del transporte de pasajeros.

2.- La verdad es que durante el año 2017 hemos realizado un excelente trabajo en cada uno de los segmentos. Hablando solamente de vehículos de más de 16 toneladas, en el segmento de cercanías hemos matriculado 169 unidades y en el de interurbano 329 unidades, haciendo que hayamos terminado líderes de mercado en ambos, con una participación del 29,96% y 23,67%, respectivamente. En el segmento de urbanos matriculamos 98 unidades con una participación de 14,10%, haciendo que hayamos terminado terceros y muy cerca del segundo. Sin embargo, es en este segmento donde más hemos crecido este año. Por lo tanto, considero que también aquí hemos realizado un año. Si hacemos una comparativa con respecto a las matriculaciones del año 2016, el crecimiento que hemos experimentado en el total del mercado ha sido de un 9,56%, matriculando 52 unidades más. Haciendo este mismo análisis por segmentos, los resultados han sido:

- Interurbano un crecimiento de 5,8% con 18 unidades más.
- Cercanías un crecimiento de 6,3% con 10 unidades más.
- Urbanos un crecimiento de 32,4% con 24 unidades más.

3.- Para este año 2018 esperamos que el mercado termine cerca de las 3.000 unidades, donde nuestra ambición en cuanto a matriculaciones debería estar alrededor de las 500 unidades con una participación de mercado próxima al 17%. Nuestra estrategia para llegar a estos grandes resultados se basa en tres pilares fundamentales:

- Nuestra gama de vehículos sostenibles, donde tenemos la gama más amplia de todo el mercado.
- Seguir consolidando la actividad comercial a través de nuestros Concesionarios.
- Incrementar nuestra presencia en el segmento de urbanos. Seguiremos la estrategia de estar más cerca de nuestros clientes, dando a conocer las virtudes de nuestra gama de productos urbanos y donde queremos incrementar nuestra presencia en los diferentes concursos.

4.- Tradicionalmente en Scania hemos sido una marca con mejores resultados en el ámbito interurbano que en urbano, pero de cara al año 2018, hemos marcado una estrategia de cara a consolidarnos en este nicho de mercado y mejorar nuestros resultados. Mayor cercanía hacia los clientes, sumado a nuestro amplio portfolio de productos, con excelentes resultados de rentabilidad en la gama de gas e híbrido, serán clave para poder conseguir nuestros objetivos. Además, confiamos mucho en el potencial de nuestros vehículos completos que ya nos están dando muy buenos resultados.

5.- No existe una sola tecnología que pueda satisfacer todas las demandas. En cada caso hay que analizar los requerimientos de cada cliente y diseñar el sistema que mejor se adapta a sus necesidades. La movilidad es una ciencia que requiere de un intenso trabajo de recopilación de datos y análisis antes de la toma final de decisiones. En España somos afortunados en cierta medida, por el elevado número de operadores de transporte que tenemos, de una enorme profesionalidad y que son reconocidos a nivel mundial: no hay que perder de vista esto. Scania siempre trabaja a medio y largo plazo, es por ello que nuestras apuestas por los motores diésel más eficiente, los híbridos clase II, o los vehículos de gas configuran

SONDEO NEXOBUS: BALANCE DEL AÑO 2017

soluciones de largo plazo y ámbito para muchos de estos operadores. En el ámbito del urbano de clase I, si bien el GNC cubre una parte de la demanda, tenemos una importante apuesta por el vehículo eléctrico. Pero una vez más la solución no reside en una sola tecnología.

6.- Como acabo de adelantar, estamos avanzando en el terreno de la electrificación y no paramos de investigar para ofrecer un amplio abanico de soluciones alternativas. Sin duda, estos avances se irán viendo a lo largo de estos años, algunos en un corto plazo, como el vehículo eléctrico que llegará en forma de eléctrico con carga por oportunidad en 2019, y un poco más tarde para carga nocturna.

7.- Para nosotros como marca, a la hora de participar en una feria siempre esperamos el máximo de afluencia de clientes e interesados. En la pasada edición, tanto los clientes como el Sector manifestaron que no eran las mejores fechas para ellos, debido a que coincidió con uno de sus periodos de máxima actividad. Por lo tanto creemos, que lo mejor sería volver a celebrar la feria en otoño.



Damián García Cuadri,
director de Comunicación
de buses de Vectia.

VECTIA

‘Seguiremos consolidando nuestra apuesta electrificada’

1.- Parece que el mercado se recupera tras la crisis y de forma creciente se apuesta por soluciones de movilidad híbridas y eléctricas, ámbito en el que la industria lleva años trabajando. El incremento del uso de estos vehículos con cuotas de mercado cada vez mayores es una muestra de que estamos hablando de una tecnología ya madura y muy competitiva. En 2017, el mapa del transporte urbano en nuestro país ha seguido evolucionando, pues, hacia un modelo marcado por la electromovilidad. Numerosas ciudades apuestan ya por estas soluciones y es ahí donde desde Vectia, a través de nuestra propuesta de valor y con nuestra orientación al desarrollo de soluciones ad-hoc y servicios, aspiramos a convertirnos en un compañero de viaje para nuestros clientes, en este gran y apasionante reto eléctrico que tenemos por delante.

2.- Estamos ganando cuota de mercado de forma paulatina. Es necesario tener en cuenta que somos la única empresa española que centra íntegramente su modelo de negocio en la electromovilidad urbana y, en este ámbito, se hacía necesario auspiciar un cambio de mentalidad y demostrar que nuestros productos estaban en plenas condiciones de competir en las flotas de urbanos tradicionales. En este sentido, las características de nuestros modelos y la escalabilidad de nuestras soluciones nos facultan para asumir diferentes exigencias y niveles de proyectos que pueden demandarse en las ciudades que apuestan por modelos Smart, como ha sido el caso de Valladolid. En esta ciudad hemos puesto en marcha en 2017 la primera línea totalmente electrificada del país, un hito único que marca el futuro del transporte urbano eléctrico español mediante carga por oportunidad.

3.- Aspiramos a seguir creciendo en referencias dentro del mercado, tanto el ámbito nacional como internacional. En la actualidad, Vectia acumula más de 60 referencias en España. Nuestro propósito es aumentar esta cifra y convertirnos en una marca de referencia en lo que a electromovilidad urbana se refiere. Junto a esto, vamos a trasladar el modelo vallisoletano a otras ciudades españolas, habilitando líneas totalmente electrificadas que ayudarán a los operadores a ahorrar costes de explotación y que, además, reducen emisiones con respecto a las líneas operadas de manera tradicional.

4.- En Vectia nos dirigimos de forma exclusiva al segmento urbano.

5.- Híbridos y eléctricos, por supuesto (éste es nuestro core business). Y también vehículos que puedan evolucionar de un modelo a otro. Apostamos por la escalabilidad como valor diferencial, ya que nuestros vehículos pueden ser adquiridos como híbridos y evolucionar a modelos que operen en modo 100% eléctrico, ya sea en áreas sensibles de las ciudades o en la totalidad de determinadas rutas.

6.- Trabajamos constantemente en I+D+i para mejorar y perfeccionar nuestros modelos. Actualmente hemos introducido mejoras en muchos aspectos en ambos modelos Teris y Veris, y concretamente en el segundo, hemos actualizado la tecnología de almacenamiento de energía en la variante Partial Full Electric, consiguiendo mejores prestaciones de autonomía, al mismo tiempo que reducimos el coste económico. Todo esto ya está en producción.

7.- Anteriormente, FIAA no coincidía en la misma anualidad con Busworld, la feria europea del Sector. Que coincidan en el mismo año conlleva para las empresas un esfuerzo importante, porque existe un margen de tiempo pequeño para preparar ambos foros y ello puede repercutir en que las presentaciones que se realizan en ambos sean muy similares y apenas se aporten novedades. Aún a pesar de coincidir FIAA y Busworld en 2017, en Vectia participamos en ambas ferias y cerramos nuestra presencia tanto en FIAA como en Busworld de modo muy provechoso.



Jaime Verdú, director
comercial de buses de
Volvo España.

VOLVO

‘La confianza del cliente nos hizo crecer un 23%’

1.- A nivel global, el año 2017 ha sido un año muy dinámico para nuestro Sector. Durante estos 12 meses ha habido un significativo incremento de la actividad del transporte de viajeros que ha permitido un incremento del mercado del 7%. Durante este año, hemos podido vislumbrar una notable subida del número de concursos públicos en España, lo que ha confirmado la apuesta por parte de los operadores de transporte, de renovar sus flotas. En el segmento de transporte discrecional, el nacimiento de nuevas formas de turismo ha hecho que las empresas dedicadas al transporte de viajeros se hayan encontrado con la necesidad de llevar a cabo una transformación, invirtiendo en vehículos adaptados a sus necesidades.

2.- Para nosotros, este año ha sido un año de gran actividad, obteniendo un crecimiento muy satisfactorio. En el segmento de autobuses urbanos, hemos obtenido un incremento del 48% de las matriculaciones en comparación con el año anterior. Este crecimiento ha tenido como base nuestra sólida oferta de autobuses híbridos y la confianza depositada por parte de los operadores de transporte, en nuestras soluciones respetuosas con el medio ambiente. En lo que respecta al sector de transporte interurbano, también ha sido un gran año para nosotros, permitiéndonos incrementar el número de vehículos Volvo que circulan por las distintas regiones españolas. A nivel global, las matriculaciones en este sector han mostrado una mejoría, incrementando en un 6,4%. En este sentido, Volvo Buses ha conseguido ir un poco más allá, aumentando el número de matriculaciones con respecto al año anterior en un 15,7%. En el transporte discrecional hemos terminado el año incrementando nuestra cuota de mercado en un 2% y obteniendo un crecimiento de las matriculaciones de casi el 19% con respecto al año anterior. Esta evolución nos permite afianzar a Volvo Buses como una marca referente en el sector del transporte de larga distancia, ofreciendo a los operadores de transporte vehículos eficientes, equipados con las últimas tecnologías en seguridad. Como conclusión, podemos decir que 2017 ha sido un buen año para Volvo Buses; en especial, podemos destacar el crecimiento de la confianza depositada por los operadores de transporte en nuestra gama de vehículos, que nos ha llevado a alcanzar un crecimiento del 23%, con respecto al año anterior.

3.- Para 2018, las previsiones son seguir evolucionando en todos los segmentos. Estimamos que el mercado de vehículos para el transporte de pasajeros va a seguir creciendo a lo largo del año y nuestro objetivo es seguir apostando por soluciones seguras y fiables que nos permitan reducir el impacto medioambiental.

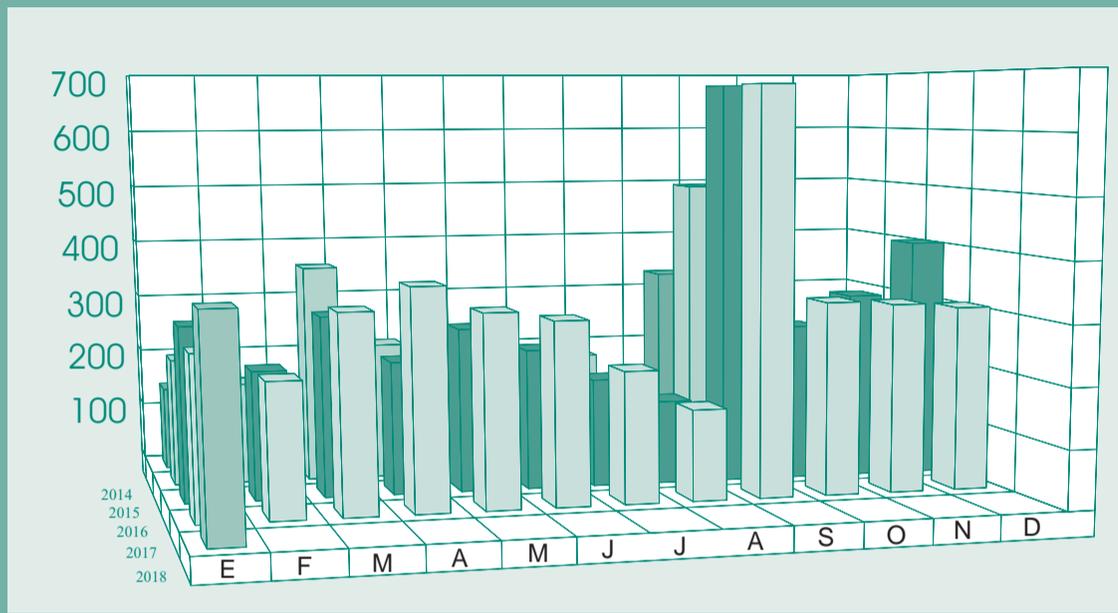
4.- Para 2018, tenemos expectativas de seguir creciendo en ambos sectores. En Volvo Buses disponemos de una amplia oferta de vehículos, tanto urbanos como interurbanos, que nos permite ayudar a los operados de transporte a ofrecer un servicio de calidad y seguro. Dicho esto, consideramos que el desarrollo de nuestra oferta interurbana nos proporcionará grandes éxitos durante 2018.

5.- A día de hoy, muchas ciudades a lo largo de todo el mundo se están enfrentando a un mismo reto: cómo crecer de manera sostenible. En este aspecto, el transporte público tiene un papel fundamental. Volvo Buses, en el año 2008, comenzó a desarrollar soluciones respetuosas con el medio ambiente y, amparados por nuestro objetivo de colaborar en el desarrollo de transporte libre de emisiones, en el año 2010, dimos un paso más, eliminando de nuestra cartera de producto, para el segmento urbano, todas aquellas opciones de propulsión que no fueran híbridas o eléctricas. Desde entonces, en Volvo Buses hemos apostado por el desarrollo de una completa gama de vehículos híbridos, híbridos-eléctricos y eléctricos que nos permiten contribuir a nuestro entorno. Es así como, a día de hoy, en Europa, podemos decir orgullosos que contamos con más de 3.700 vehículos híbridos y eléctricos entregados, de los cuales cerca de 300 ya están en circulación en España, adaptándose a los servicios de las distintas ciudades y de los distintos operadores de transporte.

6.- En Volvo Buses trabajamos continuamente para desarrollar soluciones de transporte que nos permitan cumplir con las exigencias de los operadores de transporte. Como marca, nuestros objetivos a día de hoy se basan en desarrollar sistemas y vehículos que permitan a los operadores de transporte llevar a cabo sus actividades de manera más segura y sostenible. Así es como comenzó el proyecto ElectricCity, presente en la Ruta 55 Gotemburgo y que, a partir de junio, durante la parada de la Volvo Ocean Race, se expandirá, añadiendo dos nuevos Volvo 7900 Articulado Eléctricos a una ruta de alta densidad. Estos dos prototipos estarán en circulación en la ruta 16, que dispondrá de infraestructuras de carga y paradas de autobús preparadas para el tráfico eléctrico de alta densidad. Además, durante 2018 también llevaremos a cabo distintos lanzamientos con los que aumentar nuestra oferta de producto y así poder colaborar, junto a los operadores de transporte, en el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte, respetuosas con el medio ambiente.

7.- En este aspecto, en Volvo Buses consideramos fundamental escuchar a los operadores de transporte para así poder disponer de una fecha que se adapte a sus necesidades.

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

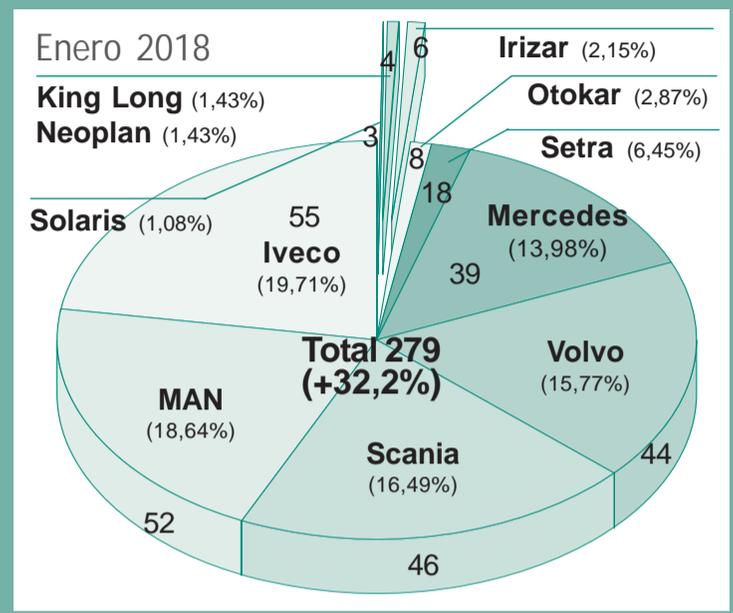


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Las matriculaciones totales de los vehículos para transporte de pasajeros inician el año de la mejor manera. Basta con repasar el gráfico adjunto para apreciar no solo el 31,5% de mejora respecto a hace 12 meses, sino que el dato de enero 2018 es el mejor del último lustro, con clara diferencia. Es cierto que el pasado enero de 2017 fue peor que el de 2016, pero el dato de 2018 supera ambos con creces. Sería el tercer mejor registro cosechado en todo el año pasado, solo por detrás de septiembre y abril. El comportamiento de los vehículos más grandes (+32,2%) fue ligeramente superior al de los minibuses (+28,8%).

MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

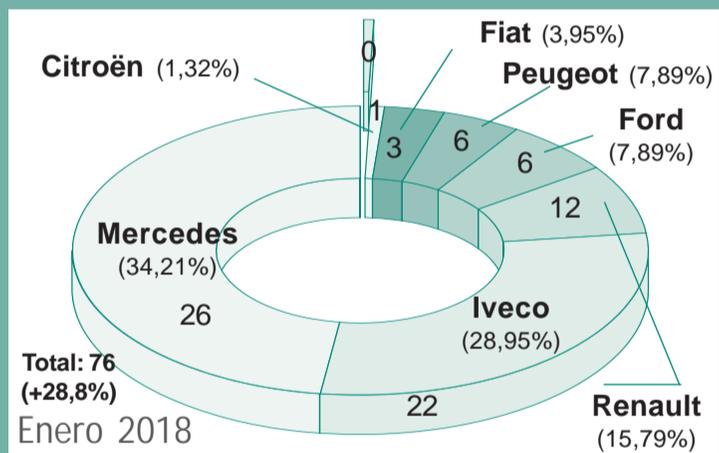
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El ejercicio 2018 arranca en positivo dejando atrás los malos resultados de los dos últimos meses del año pasado. Así, enero registró un total de 279 unidades, un 32,2% más que en enero de 2017, con Iveco liderando el mercado y Setra recuperando su lugar en el top 6, que había perdido hace meses.

ANIAM

Iveco	56
MAN	52
Scania	46
Volvo	44
Mercedes	41
Setra	18
Otros	25

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mes de febrero nos deja dos claras reflexiones al respecto de los precios del combustible. Por un lado, la concentración en la mitad norte de la práctica totalidad de las provincias más baratas, a excepción de Jaén. Y, por otro, el descenso generalizado de las cotizaciones, claramente más asequibles que en el mes anterior. No aparecen, ni de lejos, las estaciones a euro/litro. Por poner un claro ejemplo, Jaén, con el mismo precio que hace un mes, pasa de la segunda posición en la tabla a la sexta. De nuevo se aprecia el predominio de Castilla y León, con casi la mitad de la tabla copada, la recuperación de Aragón, y la desaparición de Cataluña, la zona de Levante y el País vasco.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Febrero 2018 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

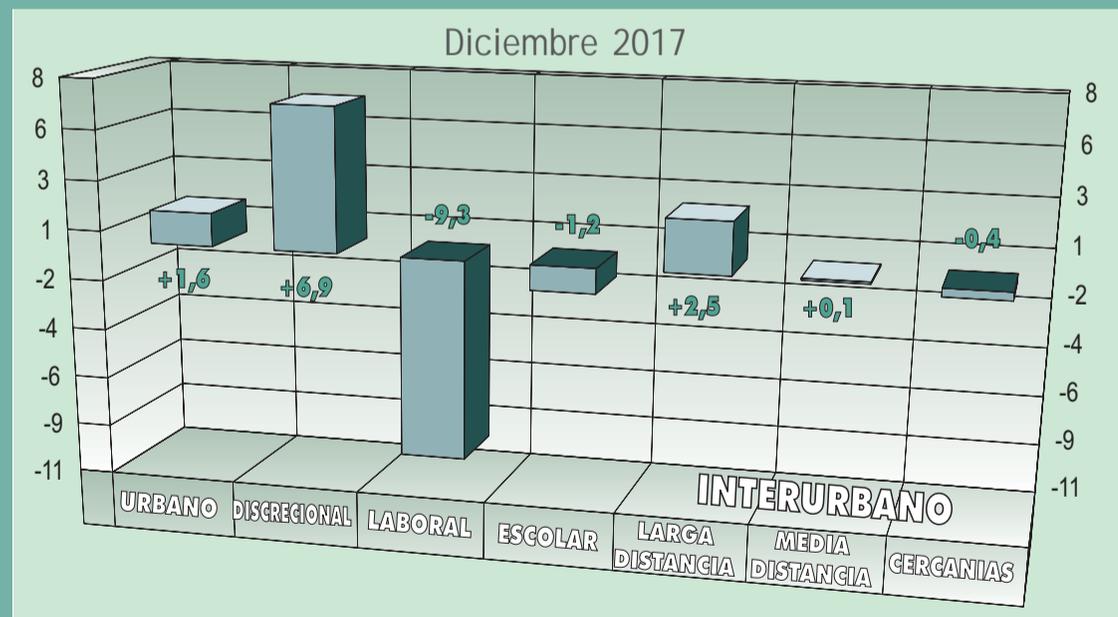
VALLADOLID - CENTROLID (Vall)	0,962
VILLALPANDO - AGRINZA (Zm)	0,970
TUDELA - ES BARDENAS (Na)	0,973
BURGOS - ASEBUTRA (Bu)	0,978
AVILA - SIMPLY (Av)	0,979
MARTOS - PETROPRIX (J)	0,979
ARCOS JALÓN - GHC SORIA (So)	0,979
TAUSTE - ES SANCHO ABARCA (Z)	0,979
BAÑARES - COOP. GARU (LR)	0,981
TERUEL - COTRATUR (Te)	0,982



Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA



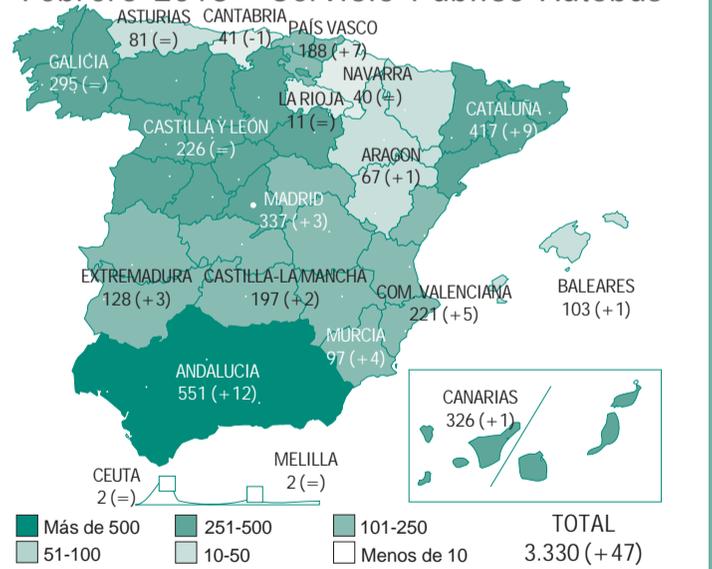
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El número de viajeros que utilizaron el transporte público superó los 4.744,3 millones en el conjunto del año 2017, lo que supuso un aumento del 2,2% respecto a 2016. Dentro del transporte urbano, el transporte por autobús creció un 1,6%. El número de viajeros del transporte interurbano por autobús bajó un 0,2%. El conjunto del transporte especial y discrecional creció un 0,4% durante el año 2017.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Febrero 2018 - Servicio Público Autobús

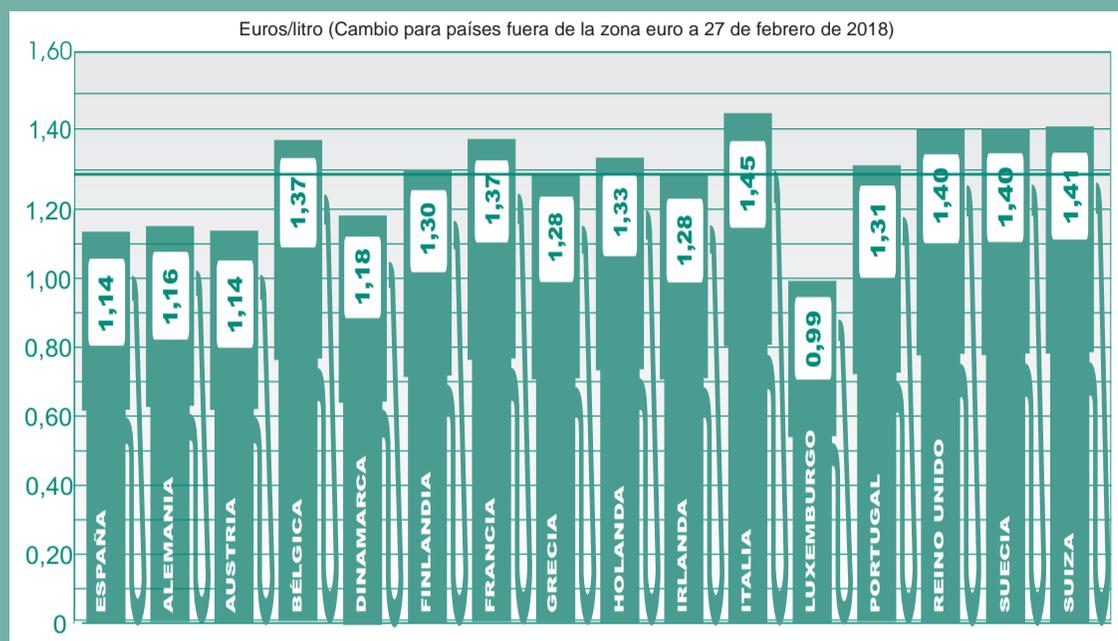


Fuente: Ministerio de Fomento (a 1 de febrero)

© 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)

Abaratamiento en Europa. Según los datos correspondientes a la 9ª semana del año, España redujo su media respecto al último mes cuatro céntimos, la misma proporción que el conjunto europeo (1,282 euros/litro). Tendencia generaliza a la baja debido al respiro concedido por el petróleo. Incluso Luxemburgo ha podido situarse, de nuevo, por debajo del euro. España recupera su histórica posición como segundo país más barato, mientras que los Estados con cambio de divisa se mantienen más estables.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 27.02.2018)

Divisas por €

Dólar USA	1,232
Libra Esterlina	0,893
Franco Suizo	1,154
Corona Danesa	7,447
Corona Noruega	9,601
Corona Sueca	10,154
Florinto Húngaro	313,72
Zloty Polaco	4,190
Corona Checa	25,367
Leu rumano	4,660
Rublo Ruso	70,063

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,812
1 Libra Esterlina	1,120
1 Franco Suizo	0,866
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,104
1 Corona Sueca	0,098
100 Florintos Húngaros	0,319
1 Zloty Polaco	0,239
100 Coronas Checas	3,942
1 Leu rumano	0,214
100 Rublos Rusos	1,427

Bus stop



El debate sobre la FIAA

Daniel Gallego

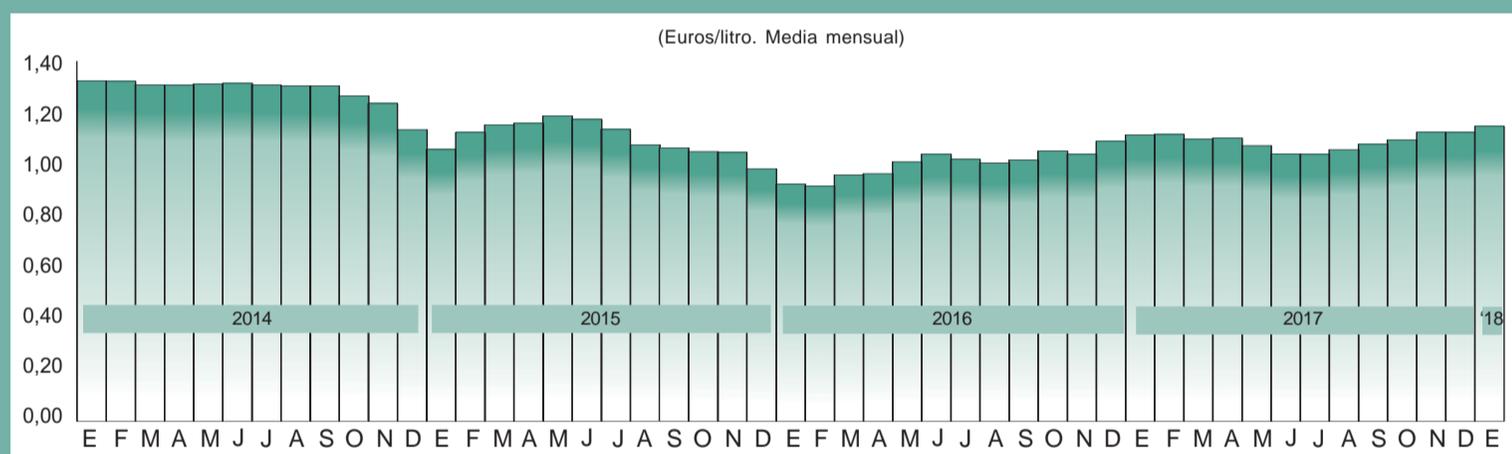
HACE CASI UN AÑO QUE la FIAA cerró sus puertas en Madrid. Por entonces, las sensaciones entre los expositores eran bastante similares, coincidiendo en que la afluencia de visitantes profesionales no había sido la esperada. Se echó en falta, sobre todo, al cliente nacional, a la empresa familiar.

Los días posteriores al certamen el debate fue muy encendido, entre los que abogaban por reubicar la feria en su temporalidad habitual, los que apostaban por darle otra oportunidad, y una tercera corriente de opinión que apostaba por buscar una nueva franja de fechas más propicia.

El caso es que no ha habido ningún cambio al respecto y el Sector, al menos los fabricantes de vehículos, siguen manteniendo que las fechas no son las idóneas para nadie. Una clara muestra de esto la tienen en el Sondeo NEXOBUS que publicamos unas páginas más atrás. La coincidencia es unánime. Entonces, ¿por qué no se ha abordado el asunto?

Quien más, quien menos, realiza sus previsiones y sus presupuestos con antelación. Y es cierto que queda más de un año para que FIAA abra sus puertas de nuevo (si no hay cambios), pero también que cuanto antes se sepa a qué atenerse, mejor para todos.

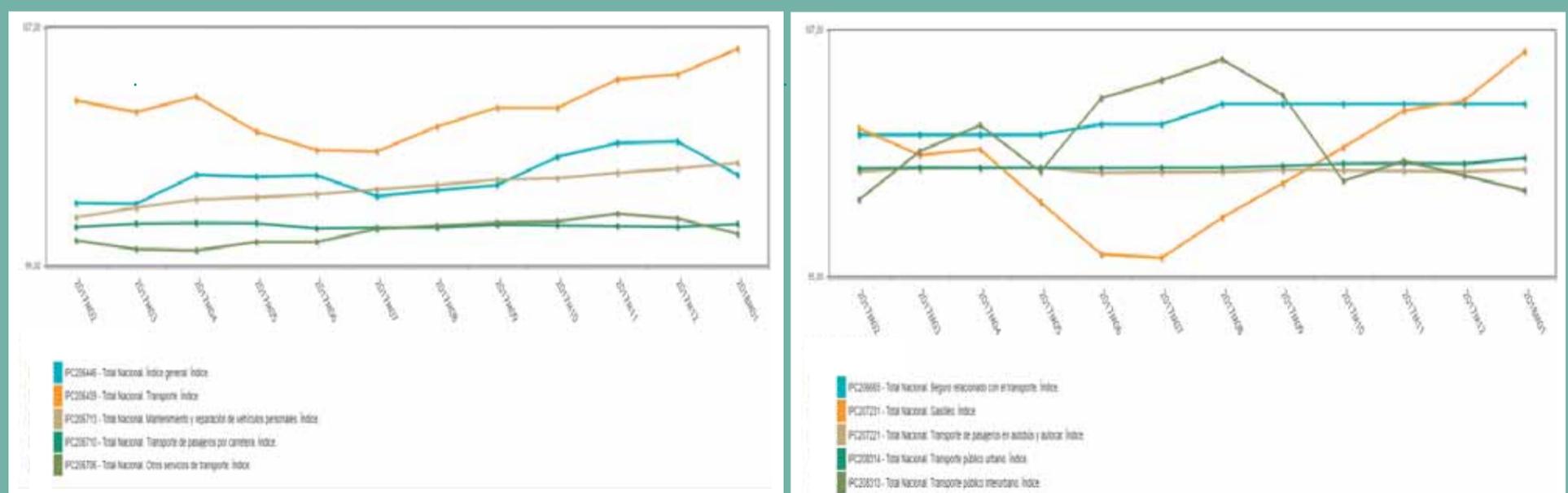
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El año comienza con algunos cambios de tendencia en los indicadores sectoriales. Algunos, porque otros, como es el caso del Transporte y el Gasóleo, continúan con las líneas ascendente que iniciaron a mediados del pasado ejercicio. Sin embargo, se aprecian descensos, incluso más que moderados, en el índice General del IPC, en el correspondiente a Otros Servicios de Transporte y en el Transporte Público Urbano, éste último reforzando el cambio de tendencia observado el mes anterior. Por contra, las labores de Mantenimiento siguen con su constante alza y el Transporte de pasajeros por Carretera repunta levemente, al igual que sucede con el Interurbano.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS

BMC ESPAÑA	☎ 967-522560
Pi. Campollano, Calle E, 7 ALBACETE	☎ 967-520073
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragón, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MAN TRUCK & BUS IBERIA	☎ 91-6602000
Av. Cañada, 52 Coslada MADRID	☎ 91-6602000
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6787128
NISSAN MOTOR ESPAÑA	☎ 93-2907486
General Almirante, 4-10 BARCELONA	☎ 93-2908227
PIC GROUP	☎ 91-3023781
Arturo 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
Cº. Barcelona, 81 Museros VALENCIA	☎ 96-1443629
BEULAS	☎ 972-860100
Riera Xica, s/n Arbucies GIRONA	☎ 972-861286
CAMO IND. DE AUTOCARROS	☎ 35127134778
V. de Andorinho Gaia PORTUGAL	☎ 35127134951
CARBUS	☎ 948-242898
Pi. Mutilla Baja, Nave 10 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
Pi. La Barreda, P.15 Noreña ASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P. de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
Pi. 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
Pi. Comarca 2, c/F, 15 Ezkizotz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP	☎ 943-809100
Bº S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS. AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
Cº. Sant Hilari, km 3. Arbucies (GI)	☎ 972-861186
OMNIBUS VEHIC. INDUSTRIALES	☎ 93-8774010
Sallent, s/n. Manresa BARCELONA	☎ 93-8774024
SALVADOR CAETANO ESPAÑA	☎ 91-8956113
Ctra. Andalucía, K. 31,800 MADRID	☎ 91-8956504

SUNSUDEGUI	☎ 948-562011
Pi. Ibarra s/n Alsasua NAVARRA	☎ 948-563202
UNVI	☎ 988-256900
Pi. 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 Desver BARNA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Álava VITORIA	☎ 945-214413

AIRE ACONDICIONADO

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

BATERÍAS

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

BILLETAJE

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

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

CAJAS DE CAMBIOS

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

CALEFACCIÓN

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

CLARABOYAS

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

COMUNICACIONES

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

CORTINAS

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

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

SEFAC	☎ 91-6723612
Cº Rejas, 1 Nave 10 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 Nave 10 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
Oronse, 34-4º MADRID	☎ 91-5561319

SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100
Rio 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

Nueva 'app' del transporte urbano de Ronda

Los autobuses urbanos de Ronda (Málaga) acaban de presentar una app para mejorar y ampliar los servicios a los usuarios.

La nueva aplicación móvil, que gestiona la UTE Urbano de Ronda, formada por las empresas Lara y López Autobuses SL y Autocares Sierra de las Nieves SL, perteneciente al Grupo Paco Pepe, permitirá conocer la situación de cada vehículo y el tiempo que tarda en llegar a su parada. Con esta app se podrán ver los recorridos de cada línea, los cuadros de horarios, la localización exacta de las paradas y una vista previa de la parada.

La aplicación móvil, además de incluir la mayoría de las utilidades de la web, permite al usuario conocer el tiempo estimado que tardará en llegar a su parada a través de geo-posicionamiento. Estos servicios son cada vez más demandados por los usuarios para cumplir con la puntualidad que exige este tipo de líneas. También se ofrecen los horarios en cada uno de los días de la semana, así como el tiempo de espera aproximado para que llegue el siguiente vehículo.

Esta aplicación llega para complementar un servicio que se ha ido modernizando y ampliando año a año desde febrero de 2014, cuando se puso en funcionamiento. En los últimos meses, se han ampliado las líneas 2 y 3 hasta el Nuevo Hospital, con los nuevos vehículos que aumentan capacidad hasta 42 plazas.

Desde que se inició el servicio regular de los autobuses urbanos de Ronda, por parte de la UTE, en el año 2014, se han trasladado 536.000 viajeros.

Málaga destina 4,1 millones de euros para alcanzar una movilidad más sostenible

El concejal de Economía, Carlos Conde, y la concejala de Movilidad, Elvira Maeso, han presentado el Plan de movilidad sostenible y señalética turística, incluido en el Plan de Inversiones 'Mas barrios, más Málaga', que, procedente de las Inversiones Financieramente Sostenibles de 2017, está dotado de 4,1 millones de euros.

Esta inversión posibilita la adquisición de 10 autobuses articulados de 18,75 metros y capacidad superior a los 150 pasajeros (que se sumarán a la flota de la EMT de Málaga), la construcción de un carril bici en el Puerto de la Torre, la instalación de señalética turística en distintos puntos de la ciudad y una nueva marquesina en una parada de taxis.

El Consejo de Administración de la Empresa Malagueña de Transportes, EMT, ha decidido la adjudicación del procedimiento licitación para la contratación del suministro de 10 nuevos autobuses articulados. Estas unidades de la marca MAN con carrocería de la empresa española Castrosua son un 5% mayores que la medida estándar utilizada en la fabricación de autobuses articulados. El autobús mide 18,75 metros, casi un metro más de lo que miden normalmente los autobuses articulados, lo que contribuye a mejorar el espacio interior destinando a los viajeros. Cada uno de ellos permitirá poder viajar a más de 150 pasajeros, dependiendo de la configuración de butacas que finalmente se instale en el interior.

Este nuevo pedido de autobuses dará continuidad a la renovación de la flota iniciada con las compras por parte del consejo de administración de la empresa realizadas durante todo el 2017, año en el que se incorporaron a la flota de la EMT un total de 46 autobuses de las siguientes caracte-



rísticas: 15 autobuses articulados, 15 autobuses de 12 metros, cuatro de 10 metros y uno de siete metros siendo 11 de ellos autobuses eléctrico-híbridos.

La nueva adquisición de estos 10 nuevos vehículos articulados de 18,75 metros, los de mayor longitud que se han adquirido jamás en la EMT, supondrá una inversión de 3.394.000 euros (más IVA). La mayor longitud permite incrementar el espacio dedicado a las plazas para personas con movilidad reducida. Con ello se adelanta a futuras normativas al tener previsto un espacio de 1.450 mm, superior a los 1.300 mm exigidos en el RD 1544/2007 de accesibilidad.

Además, estos autobuses tendrán una fila más de asientos, convirtiéndose en los vehículos más confortables de toda la flota urbana. Los autobuses, al igual

que los recibidos durante el año 2017, cuentan con sistema automático de extinción de incendio; manta foto voltaica; sistema de videovigilancia interior, rótulos de línea a color; y sistema de información al usuario con pantallas interiores.

La eficiencia y el respeto por el medioambiente son claves en la progresiva modernización de la flota de la EMT. Por ello los nuevos autobuses consumen menos combustible a pesar de contar con un motor de mayor potencia, que se traslada en una reducción en emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂). Hay que recordar que por cada autobús que circula se elimina la contaminación equivalente a 80 coches, tanto a nivel de emisiones contaminantes como ruidos y saturación de las calles, lo que redundará en alcanzar una ciudad más sostenible.

Líneas de alta capacidad

Las líneas de alta capacidad (macrolíneas) han sido las que han experimentado los mayores incrementos de viajeros. La posibilidad de recorrer la ciudad de un extremo a otro sin tener que realizar transbordo resuelve las necesidades de movilidad de un amplio sector de la población malagueña que confía día a día en el autobús para sus desplazamientos. Con esta incorporación el Ayuntamiento de Málaga sigue apostando de forma decidida por el transporte público, modernizando la flota de la EMT, con vehículos innovadores de mayor tamaño y última tecnología, que contribuirán a mejorar la calidad del aire y la movilidad sostenible. Las unidades comenzarán a rodar por las calles de Málaga en el segundo trimestre de 2018.

Transporte de viajeros con movilidad reducida

Agustín Gómez, secretario general de Ascabús ha llevado a cabo una disertación sobre el actual modelo y situación de los viajeros con movilidad reducida en los autobuses de nuestro país.

En España, los aspectos relativos a la accesibilidad de las personas de movilidad reducida, viajeros en sillas de ruedas y carritos de bebés en los autobuses y en autocares, están regulados de forma general por el Reglamento R-107 CEPE, que en el anexo 8 de dicho reglamento, se regulan los Requisitos para los dispositivos técnicos que facilitan el acceso a las personas con movilidad reducida, esta regulación está complementada por el Real Decreto 1544/2007, que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el transporte para personas con discapacidad.

El Reglamento R-107, dentro de las prescripciones técnicas, que figuran en los apartados 5, 5.2, 5.3 y 5.4, se hace referencia explícita a los temas de accesibilidad para viajeros de movilidad reducida, los viajeros en sillas de ruedas y los carritos de



niños o sillas de mano desplegadas en el interior de los vehículos:

5.2) Los vehículos de la Clase I deben ser accesibles para las personas de movilidad reducida, incluido al menos un usuario de silla de ruedas y un carrito de niño o una silla de mano desplegada, según las disposiciones técnicas establecidas en el Anexo 8. En los vehículos rígidos de la Clase I la zona de acomodación de una silla de ruedas puede estar combinada con la zona de acomodación de un carrito de niño o una silla de mano desplegada. (Suplemento. 1-02).

En este caso, la zona debe disponer de señales fijadas en o adyacentes con el texto original, un texto equivalente o un pictograma siguiente: 'Por favor, deje

este espacio para un usuario en silla de ruedas'.

5.3) Las partes contratantes son libres de determinar la solución que estimen conveniente para mejorar el acceso a los vehículos distintos de los de la Clase I. No obstante, si los vehículos distintos de la Clase I están equipados de elementos o dispositivos destinados a las personas de movilidad reducida y/o a los usuarios de sillas de ruedas. (Suplemento. 1-02).

5.4) Nada en el presente Reglamento impide que las autoridades nacionales de una parte contratante determinen que algunos tipos de operaciones están reservadas a los vehículos equipados para el transporte de viajeros de movilidad reducida conforme al Anexo 8.

El gas natural logra multiplicar la eficacia del Plan Movalt

El Plan Movalt Vehículos, dotado con un presupuesto de 20 millones de euros, se lanzó en diciembre de 2017 para conceder ayudas a la adquisición de vehículos de energías alternativas. De este total, prácticamente la mitad fue a parar a vehículos de gas natural. En este plan, el gas natural (GNC y GNL) ha contribuido en un 79% a la sustitución de los combustibles convencionales por alternativos. El gas natural es una alternativa real en todas y cada una de las aplicaciones de la movilidad, desde un turismo hasta un camión de gran tonelaje, con especial incidencia en las utilidades intensivas de transporte profesional.

Si además dividimos la subvención total asignada a cada tipo de energía alternativa, entre la energía total sustituida, nos encontramos que el coste de cada MWh de derivados de petróleo reemplazado por gas natural es cinco veces menor que con otras opciones. No cabe duda que este Plan Movalt resultó



mucho más eficaz para sus fines gracias a los vehículos de gas natural. El combustible convencional desplazado fue de 274.930 MWh/año, de los cuales 218.070 MWh/año (79%) corresponden al gas natural.

Otro de los objetivos de fomentar el uso de los combustibles alternativos es la mejora de la calidad del aire en las ciudades. A estos efectos hay que recordar que los vehículos de gas natural están considerados como de emisiones casi cero en NO₂ y partículas, aportando por ello una muy significativa mejora a la calidad del aire, proporcional a la energía sustituida.

LEGISLACION COMUNITARIA**Acceso a la profesión**

► SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (SALA DÉCIMA).

«Incumplimiento de Estado — Política de transportes — Reglamento (CE) n.º 1071/2009 — Transportista por carretera — Autorización de transporte — Requisitos para su concesión — Artículo 3, apartados 1 y 2 — Artículo 5, letra b) — Número necesario de vehículos — Normativa nacional — Requisitos de concesión más exigentes — Número mínimo de vehículos más elevado».
A 8 de enero de 2018.

En el asunto C-181/17, que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 258 TFUE, el 7 de abril de 2017,

Comisión Europea, representada por la Sra. J. Hottiaux y el Sr. J. Rius, en calidad de agentes,

parte demandante,

contra
Reino de España, representado por la Sra. V. Ester Casas, en calidad de agente,

parte demandada,
El Tribunal de Justicia (Sala Décima), integrado por el Sr. E. Levits, Presidente de Sala, y el Sr. A. Borg Barthet (Ponente) y la Sra. M. Berger, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;
vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;
dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante su recurso, la Comisión Europea solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3, apartados 1 y 2, y del artículo 5, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO 2009, L 300, p. 51), al imponer como requisito para obtener una autorización de transporte público que las empresas dispongan al menos de tres vehículos.

Marco jurídico**Derecho de la Unión**

2 El considerando 4 del Reglamento n.º 1071/2009 está redactado así:

«Procede, por consiguiente, modernizar las normas existentes de acceso a la profesión de transportista por carretera a fin de garantizar que su aplicación sea más uniforme y más eficaz. Dado que el cumplimiento de dichas normas constituye la condición principal para acceder al mercado comunitario y que, en el ámbito del acceso al mercado, los instrumentos comunitarios aplicables son los reglamentos, se estima que el reglamento es el instrumento más adecuado para regular el acceso a la profesión de transportista por carretera.»

3 El artículo 3 del Reglamento n.º 1071/2009 establece lo siguiente:

«1. Las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deberán:

a) tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro;

b) gozar de honorabilidad;
c) poseer la capacidad financiera apropiada, y
d) tener la competencia profesional requerida.

2. Los Estados miembros podrán decidir imponer requisitos adicionales, los cuales serán proporcionados y no discriminatorios, que las empresas deberán cumplir para ejercer la profesión de transportista por carretera.»

4 A tenor del artículo 5, letra b), del Reglamento n.º 1071/2009, titulado «Condiciones respecto del requisito de establecimiento»: «A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), la empresa deberá, en el Estado miembro de que se trate: [...]

b) una vez concedida la autorización, disponer de uno o más vehículos, matriculados o puestos en circulación de otra manera con arreglo a la legislación de ese Estado miembro, ya sea en plena propiedad, ya en virtud de otro título, por ejemplo un contrato de compraventa a plazos, un contrato de arrendamiento o un contrato de arrendamiento financiero (leasing)».

Derecho español

5 El artículo 19 de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE n.º 75, de 28 de marzo de 2007, p. 13405) establece los requisitos para la obtención de la autorización de transporte público en los siguientes términos:

«1. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público nueva deberá acreditar, junto al cumplimiento del resto de los requisitos señalados en el artículo 10, que dispone, al menos, de los siguientes vehículos en alguna de las modalidades previstas en las letras a) y b) del artículo 5.2:

a) Tres vehículos, que representen al menos una capacidad de carga útil de 60 toneladas, si se solicita una autorización habilitante para realizar transporte con cualquier clase de vehículo. A los efectos aquí previstos, las cabezas tractoras se computarán por su capacidad de arrastre, hasta un máximo de 25 toneladas.

b) Un vehículo, si se solicita una autorización que exclusivamente habilite para realizar transporte con vehículos ligeros. Tales vehículos no podrán rebasar la antigüedad máxima de cinco meses, contados desde su primera matriculación, en el momento de formularse la solicitud.

2. Cuando el solicitante de la nueva autorización sea una persona física deberá acreditar, además, y con independencia de la modalidad a través de la que cumpla el requisito de capacitación profesional conforme a lo previsto en el artículo 12, que cuenta con el oportuno certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías, expedido a su nombre.

3. En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra autorización de transporte de mercancías cuya validez se encuentre, por cualquier causa, suspendida o se halle en período de rehabilitación tras haber sido caducada por falta de visado, salvo que previamente renuncie a ésta.

4. El pago de las sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones a la legislación de transportes, será requisito ne-

cesario para la obtención de una autorización de transporte público de mercancías.»

Procedimiento administrativo previo

6 En febrero de 2014, la Comisión recibió una denuncia en relación con la aplicación supuestamente incorrecta del Reglamento n.º 1071/2009 en España. Según la información recibida, el Reino de España limitaba el ejercicio de la profesión de transportista por carretera a las empresas que disponían al menos de tres vehículos.

7 Dando curso a dicha denuncia, la Comisión remitió el 28 de julio de 2014 una solicitud de información a las autoridades españolas, que respondieron mediante un escrito de 2 de octubre de 2014 en el que explicaban que tal limitación estaba efectivamente en vigor y era compatible con el Reglamento n.º 1071/2009.

8 La Comisión decidió entonces incoar un procedimiento de infracción contra el Reino de España, al que envió el 30 de abril de 2015 un escrito de requerimiento relativo a los requisitos legales aplicables en España a la creación de empresas de transporte por carretera.

9 El Reino de España respondió al escrito de requerimiento mediante un escrito de 2 de julio de 2015, en el que sostenía que la obligación de disponer al menos de tres vehículos se ajustaba a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1071/2009, puesto que se trataba de un requisito adicional, respecto de los establecidos en el artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento, proporcionado y no discriminatorio.

10 Al considerar, no obstante, que las explicaciones recibidas no eran satisfactorias, el 26 de febrero de 2016 la Comisión remitió al Reino de España un dictamen motivado en el que instaba a este Estado miembro a adoptar las medidas necesarias para poner fin al incumplimiento reprochado en el plazo de dos meses. En su dictamen motivado, la Comisión alega, en particular, que el artículo 5, letra b), del Reglamento n.º 1071/2009 no confiere a los Estados miembros un margen de apreciación para determinar el número mínimo de vehículos necesarios para cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), de este Reglamento.

11 Mediante escrito recibido por la Comisión el 29 de abril de 2016, el Reino de España respondió al dictamen motivado manteniendo su postura,

12 Estimando insatisfactoria la respuesta del Reino de España al dictamen motivado, la Comisión decidió interponer el presente recurso por incumplimiento.

Sobre el recurso

13 En el recurso, la Comisión reprocha al Reino de España el incumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del Reglamento n.º 1071/2009, al imponer como requisito para obtener una autorización de transporte público que las empresas dispongan al menos de tres vehículos.

14 De conformidad con el objetivo perseguido por el legislador de la Unión en el considerando 4 del Reglamento n.º 1071/2009, a saber, garantizar una aplicación más uniforme y más eficaz de las normas reguladoras del acceso a la profesión de transportista por carretera, este Reglamento establece una lista pormenorizada de condiciones que deben

reunirse para cumplir los requisitos fijados en el artículo 3 del mismo.

15 Más concretamente, el artículo 5 de este Reglamento enumera las condiciones respecto del requisito de establecimiento y establece, en su letra b), que la empresa debe «disponer de uno o más vehículos, matriculados o puestos en circulación de otra manera con arreglo a la legislación de ese Estado miembro».

16 De esta disposición se desprende que cualquier empresa que disponga al menos de un vehículo, tal y como exige el artículo 5, letra b), del Reglamento n.º 1071/2009, debe poder obtener una autorización de transporte público, sin que los Estados miembros puedan establecer, como condición adicional, un número mínimo de vehículos distinto del fijado en esta disposición.

17 Sin embargo, el Reino de España sostiene que el requisito de disponer de un mínimo de tres vehículos para obtener una autorización de transporte público se ajusta al Reglamento n.º 1071/2009 y, concretamente, al artículo 3, apartado 2, de éste, habida cuenta de que se trata de un «requisito adicional, proporcionado y no discriminatorio», en el sentido de esta disposición, y tanto es conforme al marco jurídico establecido por este Reglamento.

18 Si bien es cierto que el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1071/2009 permite que los Estados miembros impongan a las empresas requisitos adicionales para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, el término «adicionales» se refiere a requisitos distintos de los fijados en el artículo 3, apartado 1, de este Reglamento y precisados en el capítulo II de éste, pues dichos requisitos no pueden modificarse más allá de lo permitido por el legislador de la Unión en ese capítulo II.

19 A este respecto, los artículos 5 a 9 contenidos en el capítulo II del Reglamento n.º 1071/2009 precisan las condiciones que deben reunirse para cumplir los requisitos fijados en el artículo 3, apartado 1, de este Reglamento, estableciendo de esta manera una regulación exhaustiva de los elementos constitutivos de cada una de esas condiciones.

20 De ello se desprende que el Reglamento n.º 1071/2009 excluye del ámbito de aplicación de su artículo 3, apartado 2, las condiciones que deben reunirse para cumplir los requisitos fijados en el apartado 1 de este artículo. El artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1071/2009 no puede utilizarse para complementar alguna de las condiciones mencionadas en el capítulo II de este Reglamento, puesto que dichas condiciones son objeto de una regulación exhaustiva que los Estados miembros sólo pueden modificar dentro de los límites y en la forma expresamente autorizados al efecto por el legislador de la Unión.

21 En tales circunstancias, procede señalar que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3, apartados 1 y 2, y del artículo 5, letra b), del Reglamento n.º 1071/2009 al imponer como requisito para obtener una autorización de transporte público que las empresas dispongan al menos de tres vehículos.

► Continúa en el próximo número

Feria**La academia de Busworld**

Título: 'Busworld Academy Turkey VIP's'
Cuándo: 19 y 20 de abril 2018
Dónde: En el centro Fuar Izmir, en Turquía, paralelo a Busworld

La tercera edición de la Busworld Academy en Turquía se centrará en el futuro de la movilidad en autobús. Contará con seminarios sobre digitalización, confort del pasajero y diseño de autobuses, sistemas de infoentretenimiento, la evolución hacia autobuses sin emisiones, seguridad de los pasajeros, y nuevos modelos comerciales.

**Jornada****El Sector en Andalucía**

Título: XVII Jornadas de Transporte Discrecional de Andalucía
Dónde: Palacio de Ferias y Congresos de Málaga
Organiza: Fedintra y Apetam

Las XVII Jornadas del Transporte Discrecional de Andalucía se celebrará en marzo en el Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. Organizadas por la Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (Fedintra) y la Asociación Provincial de Empresarios Transportistas de Málaga (Apetam), las jornadas son uno de los foros más importantes.

**Jornada****'Contactless' para el autobús**

Título: Integración en el transporte público de Contactless
Cuándo: 15 de marzo de 2018
Dónde: Ministerio de Fomento
Organiza: EMV

EMV realizará el próximo 15 de marzo una jornada sobre Integración en el Transporte Público del pago con Tarjetas de Crédito Contactless EMV y Sistemas de Pago Basado en Cuenta. Para asistir, los interesados deben inscribirse hasta el 13 de marzo. La jornada está dividida en dos sesiones que comienzan a las 9:15 y finalizarán a las 14:30.

**Curso****Plazas en el Máster Confebus**

Título: Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera
Dónde: ESIC
Organiza: Confebus

La 8ª edición del Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera, que organiza Confebus, dispone aún de plazas libres, que se impartirán en la ESIC, en la sede de Arturo Soria. Este Máster tiene una duración de 450 horas, de las que 405 son lectivas, con un formato similar al de anteriores ediciones.

**Taller****Tecnología en el transporte público**

Título: taller para el despliegue de la tecnología EMV
Cuándo: 1-31 marzo
Dónde: Ayuntamiento de Madrid
Organiza: EMV

El Ayuntamiento de la capital acogerá el taller online para el despliegue de la tecnología EMV Contactless en el Transporte Público que dará comienzo el 1 de marzo de 2018 y estará disponible hasta el 31 de marzo en la plataforma online de ITS España. Contará con varios expertos de diversos ámbitos de la tecnología y movilidad.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

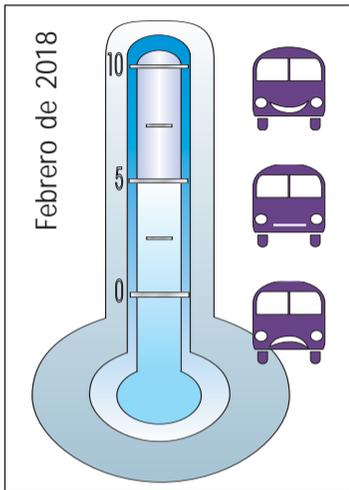
Nexopublic

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

El gas natural sigue acelerando

El gas natural sigue adquiriendo cada vez un mayor peso específico como propulsión alternativa en el Sector. No todas, pero sí la inmensa mayoría de las marcas tienen, o tendrán en breve, soluciones de gas para sus distintas gamas. Y eso es por algo. En esta misma línea, la Junta Directiva de Gasnam, la Asociación Ibérica del gas natural para la movilidad, aprobó el nombramiento de Eugenia Sillero como nueva secretaria general (cargo que ostentaba Manuel Lage), que procede de Fomento.



PREVISIONES

COYUNTURA/El año 2018 atraviesa un gran momento en todos sus indicadores

Hasta el petróleo parece querer colaborar en la buena dinámica

No sabemos cuánto durará, pero conviene disfrutar el buen momento que atraviesa el Sector, por si acaso. El petróleo, tras un mes de enero al alza, ha dejado un fe-

brero mucho más comedido, mientras que tanto los viajeros como las matriculaciones se suman a esta corriente alcista que impregna de optimismo toda la actividad.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

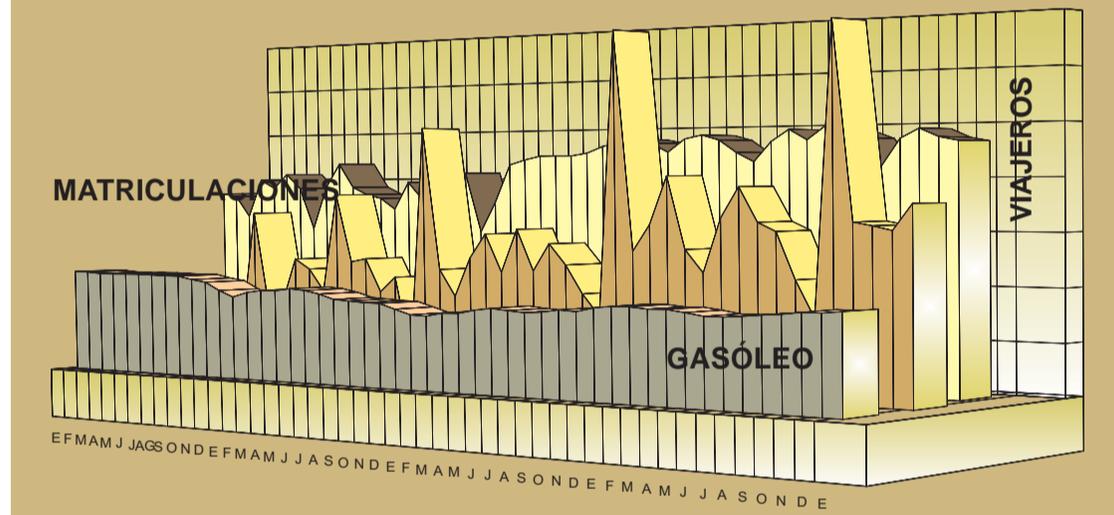
Aunque el gráfico sigue subiendo, los últimos días hemos apreciado un cierto respiro en la cotización.

FLUJO DE VIAJEROS

Los usuarios totales del transporte público, en todos sus modos, crecieron un 2,2% el año pasado.

MATRICULACIONES

El año comenzó de forma excelente, con un incremento de los nuevos registros en un 34% sobre enero.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Nombramiento español en IRU



Jose Manuel Pardo

El director del departamento técnico de Astic ocupará la vicepresidencia del Comité de Asuntos Sociales (CAS) de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), tras ser elegido por unanimidad para desempeñar un cargo de gran importancia en el seno de la organización.

▼ Descenso

Preocupante situación



Iñigo de la Serna

El ministro de Fomento se encuentra en una posición muy complicada, puesto que debe acatar la sentencia europea sobre los cinco autobuses, pero al mismo tiempo, defender los intereses del Sector nacional. Por si fuera poco, la aprobación del ROTT parece que sufrirá un nuevo retraso, y van...

En Ruta



Un país más Opex que Capex

Eric Mass

MN EL CONTEXTO DE la gestión financiera, se emplean habitualmente dos términos para clasificar los movimientos de efectivo: gastos de capital (Capex-Capital Expenditure) y gastos de explotación (Opex-Operational Expenditure). Ambos son como hermanos, cohabitan en el mundo empresarial y se necesitan uno al otro, son complementarios, y sobre todo, ambos indicadores son representativos y muy útiles para analizar la situación en la que se encuentra una compañía.

El Capex se refiere al gasto que realiza una empresa en activos para mejorar sus ingresos, como por ejemplo: bienes de equipo, vehículos, equipos informáticos, maquinaria para hacer más eficiente el negocio, etc. El Opex es el gasto necesario para llevar a cabo la actividad, como las nóminas, los impuestos, gastos de alquiler, etc. Así, el Capex determina la inversión en bienes que aportarán rentabilidad al negocio, y el Opex, el gasto de la empresa en sus operaciones corrientes, su gasto de explotación en busca de la excelencia operacional.

Por lo general, una vez superada la primera etapa de vida de una empresa, en la que el Capex es alto para poder comenzar su actividad profesional y hacer crecer el negocio, pasa a centrarse en el mantenimiento de sus activos y el nivel de ventas, hasta llegar el momento en el que la inversión en activos para mantener el modelo productivo es inferior a su desgaste. De igual modo pero en sentido inverso ocurre con el OPEX.

Eric Mass es director de Consultoría de Ayiming.

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

