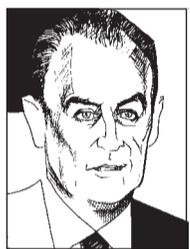


## Europa presenta el tercer 'paquete' de movilidad

La Comisión Juncker emprende la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de transportes, un tercer paquete que ha recibido una respuesta favorable.

### Protagonistas



Miguel A. Ochoa

El presidente de la **Fundación Corell** diserta sobre la incidencia de las emisiones en la salud mundial. / Pág. 2



Alvaro Fernández

La EMT de Madrid presenta su nueva imagen corporativa y anuncia la cancelación de su deuda. / Pág. 2



Till Oberworder

**Daimler** y el **Citaro** están de enhorabuena, debido a la entrada de importantes pedidos para el urbano. / Pág. 10



Francisco Iglesias

**Alsa** incrementa su actividad en las islas a través de un acuerdo de colaboración con el operador **BC Tours**. / Pág. 12

En su discurso sobre el estado de la Unión de septiembre de 2017, el presidente Juncker estableció el objetivo para la UE y sus industrias de convertirse en un líder mundial en el ámbito de la innovación, la digitalización y la descarbonización. Sobre la base de las anteriores ediciones de 'Europa en movimiento' de mayo y noviembre de 2017, la Comisión propone una serie de medidas correspondientes a la tercera y última fase para que se convierta en una realidad. **Panorama / Pág. 5**

Aprovechó la inauguración de su planta de Aduna para mostrar el ieTruck

## Irizar se lanza a por los camiones

El pasado día 11 de mayo, Irizar celebró la ceremonia de inauguración oficial de su planta de electromovilidad, situada en Aduna (cerca de San Sebastián), que ya lleva trabajando unos meses a un excelente ritmo. Tanto, que de la unidad diaria actual se pasará a dos en septiembre. El evento contó con 500 invitados, y sirvió para que el Grupo adelantara una primicia: el ieTruck, un camión eléctrico que será la primera incursión de Irizar en el segmento de mercancías y que tiene previsto su lanzamiento el año que viene. **Dossier / Pág. 39**



### VDL

VDL se alía con DAF para dar el salto al segmento de mercancías. **Dossier / Pág. 20**



### INTEGRALIA

La Palmita es el primer operador que recibe un ONE de 25 plazas del carroceros navarro. **Novedades / p. 27**



### MAN

El nuevo Lion's City es la visión del futuro del transporte urbano para el fabricante. **Novedades / p. 22**



## Volvo renueva sus autocares

Volvo Buses acaba de presentar, en sus instalaciones centrales de Gotemburgo (Suecia), una gama totalmente nueva de autocares para operaciones turísticas y de largo recorrido. Afronta un impor-

tante paso con una nueva gama, que se compone de dos modelos: el Volvo 9900 de alto standing y el polivalente Volvo 9700. Ambos modelos serán comercializados en España. **Contacto / Pág. 23-26**

## Atuc espera repetir éxito en su Congreso de Avila

La Asamblea General de la Confederación de Española de Transporte en Autobús, Confibus, celebrada a mediados del mes pasado en la Feria de Madrid, fue posible gracias al apoyo y colaboración de las marcas que componen Anfac, los carroceros de Ascabus y FIAA-Ifema (Feria de Madrid). La Confederación hizo balance del año anterior y presentó sus planes de futuro, marcados por la defensa del Sector ante los otros modos y la mejora de infraestructuras. **Panorama / Pág. 6**

### Sumario

### Lucha de intereses para la armonización

La Fundación Corell analiza "La Normativa Social Europea de Transporte". / Pág. 36-37

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Tercer Paquete' .....	4
Panorama / Actualidad .....	5-18
Nexocar .....	21
Informe: 'OCU' .....	35
Coyuntura .....	42-43
Innovación: 'AMTU' .....	45

**Irizar i8**  
Una obra maestra de la tecnología

**Nueva generación de autobuses y autocares**

A la vanguardia de la tecnología y la sostenibilidad

[www.irizar.com](http://www.irizar.com)

## Tribuna



## Movilidad urbana sostenible para una salud mundial (y II)

Miguel Angel Ochoa

**L**A CONCENTRACIÓN de ozono a nivel del suelo, que es producto de la interacción de muchos contaminantes distintos con la luz solar, causa también enfermedades respiratorias crónicas y asma. Además, la propia luz solar puede ocasionar asma y enfermedades respiratorias crónicas.

Las Administraciones nacionales, regionales y locales deben aplicar políticas y realizar inversiones que promuevan el transporte público, la eficiencia energética en las viviendas, la generación de energía y una mejor gestión de los residuos. Pero también cada uno de nosotros podemos y debemos promover cambios a nivel individual y en nuestra comunidad.

En una sociedad cada vez más digitalizada, debemos ser capaces de aprovechar el gran potencial de los millones de datos que generamos y recibimos, tanto para la correcta toma de decisiones como para mostrar las ventajas de las mismas. Así, hoy en día, los servicios de salud y movilidad de muchas ciudades están ya trabajando conjuntamente para calcular los beneficios que cada potencial medida de transporte podría generar para la salud, ver la interrelación entre el reparto modal en una ciudad y las admisiones hospitalarias asociadas a causas respiratorias, etc.

Así, el simple hecho de monitorizar la calidad del aire permite avanzar en la línea correcta (más de la mitad de las ciudades que supervisan los niveles de contaminación del aire en los países de ingresos altos lograron reducciones del 5% entre 2008 y 2013).

En cualquier caso, debemos actuar con mayor rapidez y urgencia, sobre todo en los países de ingresos medianos y bajos, donde no se han logrado avances tan claros y donde la calidad del aire está empeorando. Debemos asegurarnos de que las personas sepan cuáles son los niveles de contaminación del aire en su ciudad y de que sean conscientes de sus efectos letales, porque es la forma más eficaz de que cada uno de ellos y sus gobiernos decidan actuar.

Y aquí, de nuevo, es cuando el sector empresarial, firmemente apoyado por gobiernos que entiendan los retos globales, puede ser un elemento facilitador del cambio. "Es necesario que la industria, generalmente innovadora, se anticipe a las necesidades, de forma creativa mediante el diseño de soluciones y plataformas integradas de movilidad eficientes". ("Salud Pública y Movilidad sostenible", ponencia de María Neira, directora del Departamento de Salud Pública, Medio Ambiente y Determinantes Sociales de la Salud de la OMS).

Y que las Administraciones apuesten por estrategias urbanas sostenibles en el marco de una transición energética decidida y realista, conformando así un marco estable para el desarrollo de esquemas de colaboración público-privada que garanticen el mejor servicio a los ciudadanos.

El gran reto que nos presenta la salud a nivel mundial sólo podrá ser alcanzado con éxito a través de la elaboración de una estrategia global y de largo plazo resultante de la integración horizontal (medio



**La salud depende de cómo se desarrollan las ciudades, y es vital por eso garantizar la democratización de la movilidad eficiente**

ambiente, salud, transporte...) y vertical (integración nacional, regional y local). La gama de posibles actuaciones y recomendaciones está altamente interrelacionada y, por lo tanto, los esfuerzos efectivos para ponerlos en marcha deben incluir necesariamente a todos los actores.

En definitiva, la salud depende de cómo se desarrollan las ciudades y, en este sentido, es vital garantizar la democratización de una movilidad, eficiente, accesible y asequible. Desde el Think Tank

Movilidad y la Fundación Corell, en el ámbito de nuestras competencias respectivas, seguiremos trabajando para mejorar la calidad de vida urbana y el bienestar económico mediante el apoyo y la promoción del transporte público sostenible en todo el mundo. Especialmente en el Día Mundial de la Salud, ¡les animamos a que se unan a nosotros!

Miguel Angel Ochoa, presidente de la Fundación Corell, y del Grupo Think Tank Movilidad.

## Columna



## Tercer paquete de movilidad

Violeta Bulc

**E**STOY MUY CONTENTA de estar aquí para revelar otra serie de importantes reformas de movilidad, que probablemente serán las últimas en este mandato. Estamos abordando colectivamente desafíos muy concretos como la contaminación, la congestión, la seguridad vial y la competitividad internacional. Estos desafíos necesitan soluciones europeas que hagan que la movilidad segura, limpia, inclusiva y autónoma sea una realidad para todos.

La seguridad vial necesita un enfoque nuevo. Esto es exactamente lo que estamos haciendo, poniendo en marcha un marco de seguridad vial de la UE para la próxima década.

Estamos adoptando una visión holística, basada en el llamado enfoque de Sistema Seguro. La idea es construir una serie de capas que protejan a todos los usuarios de la carretera, teniendo en cuenta todos los factores: infraestructura, diseño del vehículo, velocidad y comportamiento de las personas.

En este marco, estamos estableciendo nuevos objetivos en el camino hacia la 'Visión Cero'. Entre 2020 y 2030, queremos reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves. Para alcanzar estos ambiciosos objetivos, nos centramos en un mejor control, la introducción de nuevas soluciones de movilidad, una cooperación más estrecha, compromisos voluntarios de todos los sectores y soluciones de financiación.

También nos proponemos obligar a una serie de nuevas tecnologías de seguridad de los vehículos, como la asistencia inteligente de velocidad, el frenado de emergencia autónomo, la detección de peatones y ciclistas. Nuestro objetivo es garantizar que todos los usuarios de la carretera puedan beneficiarse de los últimos avances en tecnología.

Estamos mejorando las normas sobre gestión de seguridad de la infraestructura: no solo aplicando las normas a las carreteras de la red de transporte europea, que ya son muy seguras (solo el 8% de todas las muertes), sino que también las extiende a otras carreteras principales donde el 39% de las muertes ocurren, que es la parte más grande.

Violeta Bulc, comisaria europea de Transportes, en la presentación del 3er Paquete de Movilidad.

## Apuntes

### Incurción en mercancías



Willem van der Leegte

VDL lleva desde su nacimiento, hace 65 años, colaborando con DAF. Fruto de esta relación es su primera incurción en el segmento de mercancías, con un eTruck que montará su propulsión eléctrica. "Hemos conseguido mucho, pero aún queda camino por recorrer, sobre todo gracias a la disrupción que supone la movilidad eléctrica, que ha hecho que pasemos de fabricantes a proveedores de soluciones. La movilidad eléctrica es parte de nuestra estrategia de movilidad limpia y sostenible", según su presidente, quien añadió que "el futuro será eléctrico, no solo en el segmento de autobuses".

### Renovación de imagen



Álvaro Fernández

La nueva imagen de EMT de Madrid aún en una sola identidad y un único logotipo las actuales líneas de negocio o servicios que gestiona y explota: Autobuses, BiciMAD, Teleférico, Grúa (Ayuda a la Movilidad), Aparcamientos y Consultoría. El nombre de la empresa y la sigla EMT serán el denominador común, pero la marca se divide en otras tantas submarcas para cada uno de dichos servicios, identificados cada uno de ellos con un color corporativo diferente. El azul seguirá siendo el color identificativo general de EMT y de la actividad de autobuses.

### Primer ONE de Integralia



Oscar Lana

"ONE ha supuesto un reto muy ambicioso para todo el equipo, pero ya es una realidad. Es un modelo más innovador, si cabe, que todos los anteriores y creemos que va a revolucionar el Sector. Es la combinación perfecta de espacio, calidad, armonía, innovación, diseño, comodidad y máximo rendimiento. Un microbús único capaz de transmitir emociones y sensaciones que invitan al viajero a repetir la experiencia", declaraba el director general de Integralia, Óscar Lana, en el acto de entrega de su primero ONE sobre Mercedes-Benz Sprinter, con 25 plazas, a la compañía La Palmita.

## Editorial

# El tercer paquete de movilidad

LA COMISIÓN JUNCKER emprende la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de Transportes. Tras los dos Paquetes de Movilidad presentados en 2017, y que aún están en fase de negociación en las instancias comunitarias, la Comisión Juncker propone ahora una serie de medidas correspondientes a la tercera y última fase a fin de que esto se convierta en una realidad.

La Comisión propone que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como sistemas avanzados de frenada de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril o detección de peatones y ciclistas para los camiones. A estos efectos, las iniciativas incluyen una política integrada para el futuro de la seguridad vial, con medidas de seguridad para los vehículos y las infraestructuras; las primeras normas de emisiones de CO2 aplicables a los vehículos pesados; un plan estratégico de acción para el desarrollo y la fabricación de baterías en Europa y una estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada. Con esta tercera edición de 'Europa en movimiento', la Comisión está a punto de ultimar su ambicioso programa de modernización de la movilidad.

Maroš Šefcovic, vicepresidente y responsable de la Unión de la Energía, ha señalado que "la movilidad está cruzando una nueva frontera tecnológica. Mediante este conjunto definitivo de propuestas en el marco de la Unión de la Energía, ayudaremos a nuestra industria a mantenerse en la cresta de la ola. Mediante la producción a escala de soluciones técnicas, incluidas las baterías sostenibles, y desarrollando las infraestructuras clave, nos aproximaremos también a la consecución del triple cero: emisiones, congestión y accidentes".

Miguel Arias Cañete, comisario responsable de Acción por el Clima y Energía, ha añadido que "todos los sectores deben contribuir a la consecución de nuestros compromisos climáticos asumidos en el marco del Acuerdo de París. Por eso, por primera vez en la historia, proponemos normas de la UE para incrementar la eficiencia del consumo de combustible y reducir las emisiones de los vehículos pesados nuevos. Estas normas representan una oportunidad para que la industria europea consolide su actual liderazgo en tecnologías innovadoras".

Por su parte, Violeta Bulc, comisaria responsable de

Transportes, recuerda que "el año pasado, la Comisión introdujo iniciativas para abordar los retos del presente y allanar el camino para la movilidad del futuro. Las medidas que se presentan en esta ocasión constituyen un definitivo e importante impulso para que los europeos puedan beneficiarse de un transporte seguro, limpio e inteligente", por lo que invita "a los Estados miembros y al Parlamento a que estén a la altura de estas ambiciones".

También la comisaria responsable de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, Elzbieta Bienkowska, apunta que "el 90% de los accidentes de carretera se deben a un error humano, por lo que las nuevas medidas de seguridad obligatorias que proponemos reducirán el número de accidentes y allanarán el camino hacia un futuro sin conductores, con una conducción conectada y automatizada".

La Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y a orientar mejor las inversiones. Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí a 2050.

El organismo, mediante la introducción de las primeras normas de la historia sobre emisiones de CO2 aplicables a los vehículos pesados, completa su programa en aras de un sistema de movilidad con bajas emisiones. En 2025, las emisiones medias de CO2 de los camiones nuevos tendrán que ser un 15% más bajas que en 2019. Para 2030, se propone un objetivo de reducción indicativo de, como mínimo, un 30% con respecto a 2019. Estos objetivos son coherentes con los compromisos contraídos por la UE en el marco del Acuerdo de París y permitirán a los transportistas (en su mayoría pymes) obtener un ahorro significativo gracias a la reducción en el consumo de combustible (25.000 euros en cinco años). A fin de permitir nuevas reducciones de las emisiones de CO2, la Comisión está facilitando un diseño más aerodinámico de los camiones y mejorando el etiquetado de los neumáticos. Además, la Comisión presenta un plan de acción integral para las baterías que contribuirá a crear en Europa un 'ecosistema' de baterías competitivo y sostenible.

Ya solo falta que se concrete el debate. Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Medidas de seguridad y reducción de emisiones de CO2, futuro inmediato

# 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 | Marga González | Germán Ruiz Paula Vacas | Esteban Pina | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

**NEXO**  
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

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

Madrid Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

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

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

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

### Atuc, a por otro éxito

LOS DÍAS 7 Y 8 DE JUNIO se celebra en Ávila el XXV Congreso Nacional de Transporte Urbano y Metropolitano, organizado por Atuc, bajo el título 'Transporte urbano flexible: Una nueva era'. El secretario general de la organización, Jesús Herrero, afirma que está prevista "una asistencia de entre 300-320 personas", y que el lema se ha elegido por que "no hay ninguna duda de que estamos en una nueva era, con todas las nuevas tecnologías que han aparecido y las posibilidades que ofrecen. Además, la ciudadanía toma cada vez más conciencia de los problemas medioambientales y de congestión del tráfico, por lo que la movilidad se ve de otra forma. Ante esta nueva situación hay que reaccionar con flexibilidad y no con rigidez". A buen seguro que el evento obtiene el habitual éxito de las convocatorias de Atuc. Allí estaremos.

## Personaje del Mes

### Jose Manuel Orcasitas



EL CONSEJERO DELEGADO del Grupo Irizar, junto con Héctor Olabe, director de Irizar e-mobility, ejerció de maestro de ceremonias en la inauguración oficial de la nueva planta de Aduna, en la que el grupo concentra toda su actividad de electromovilidad. Además del ieBus y el ieTram, salen de Aduna las baterías, los motores, los componentes y las estaciones de carga. Y, el año que viene, la familia crece con el ieTruck, el primer camión de la marca.

*Irizar inaugura oficialmente su planta de Aduna, dedicada a la línea de producto y componentes de electromovilidad*



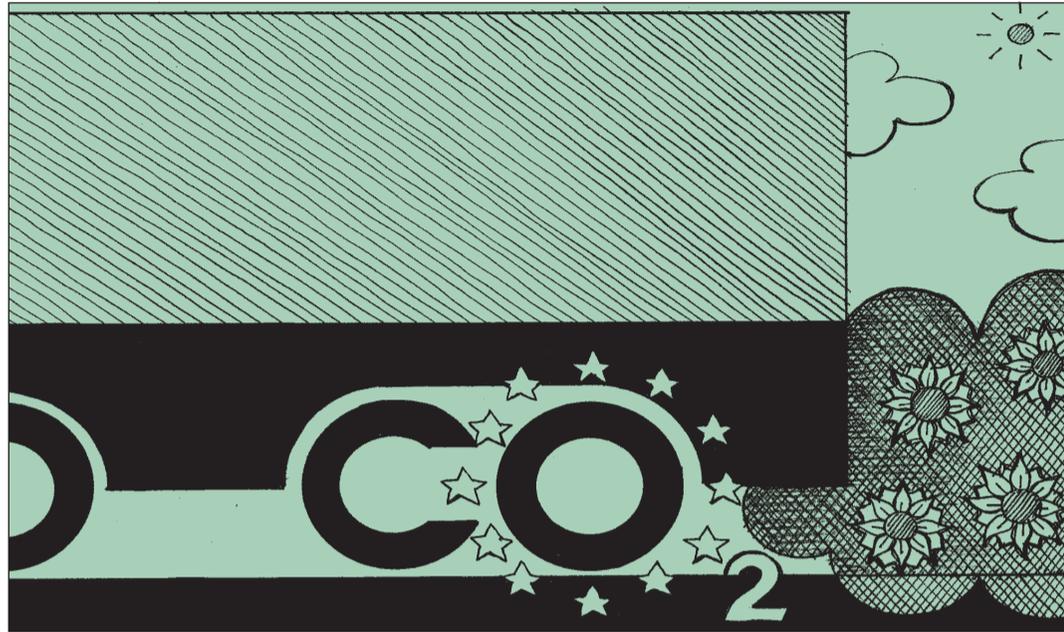
## Marcha atrás

### Amenaza francesa

EL MINISTERIO FRANCÉS de Transportes ha confirmado la intención de su Gobierno de retomar una medida que parecía en vía muerta en los últimos años: establecer una viñeta 'temporal' a los camiones pesados por la utilización de las carreteras francesas (ecotasa). De momento, los autocares estarían exentos de dicha medida, pero nunca se puede estar del todo tranquilo cuando el río comienza a sonar. Sobre todo, porque esto no es nuevo: sería la quinta vez que el Gobierno francés intentara establecer la imposición de dicha ecotasa a los camiones tanto nacionales como extranjeros que transiten por sus vías, después de los sucesivos aplazamientos llevados a cabo en los años 2013, 2014 y su posterior suspensión definitiva en 2015, tras las movilizaciones llevadas a cabo por los transportistas y agricultores franceses.

**De Frente****¿El tercer paquete de movilidad cumple lo esperado?**

**L**A COMISIÓN JUNCKER emprende la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de transportes. En septiembre de 2017, el presidente Juncker estableció el objetivo para la UE y sus industrias de convertirse en un líder mundial en el ámbito de la innovación, la digitalización y la descarbonización. Sobre la base de las anteriores ediciones de "Europa en movimiento" de mayo y noviembre de 2017, la Comisión propone una serie de medidas correspondientes a la tercera y última fase a fin de que esto se convierta en una realidad. Los nuevos modelos de vehículos estarán equipados con funciones de seguridad avanzadas, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril o detección de peatones y ciclistas para los camiones. En general, la propuesta ha sido bien recibida desde casi todos los ámbitos.

**A favor****Realista y ambicioso**

**E**L TRANSPORTE es responsable de alrededor de una cuarta parte de las emisiones europeas de gases de efecto invernadero, cuota que va en aumento, al contrario que en otros sectores. Por eso, por vez primera, la UE propone estándares de CO2 para los nuevos vehículos pesados. Nuestras propuestas para 2025 y 2030 son, al mismo tiempo, realistas y ambiciosas. Incentivan a los usuarios de camiones a aprove-



char los frutos de las soluciones existentes. También dejan tiempo suficiente para que se desarrollen nuevas tecnologías. Este es el último paquete legislativo propuesto en la estrategia de la Unión de la Energía. Está claro que la Unión de la Energía y su transición a la energía limpia tendrán un fuerte impacto positivo a largo plazo en todos nosotros y en el futuro de nuestra movilidad. **Maros Sefcovic** es comisario europeo de la Energía.

**A favor****Bienvenida a la seguridad**

**L**OS MIEMBROS de ACEA reconocen la importancia de incluir características de seguridad adicionales en los tipos de automóviles nuevos", según Jonnaert. Estos incluyen sistemas autónomos de frenado de emergencia (AEB), que inician maniobras de frenado automáticamente si una colisión es inminente y el conductor no realiza ninguna acción para evitarla, y sistemas de advertencia de abandono del carril (LDW), que ad-



vierten al conductor si deja un carril sin usar su indicador. Al mismo tiempo, ACEA pide que se tomen en cuenta las sinergias para evitar resolver el mismo problema dos veces. Por ejemplo, los accidentes de distracción del conductor ya se verán reducidos por el frenado autónomo de emergencia, la advertencia de abandono del carril y los sistemas de asistencia para el mantenimiento del carril. **Erik Jonnaert** es el secretario general de ACEA.

**Análisis****Positivo consenso**

Cuando la mayoría de las voces autorizadas y de los sectores afectados por una medida de gran calado, como es el tercer paquete de movilidad presentado hace unos días por la Comisión Europea, coinciden en estar de acuerdo con sus preceptos, estamos ante un hecho tan positivo como insólito. Han sido muy pocos los contrarios a lo que propone la Comisión, lo que da muestra de la presunta idoneidad del paquete. Miguel Arias Cañete, comisario responsable de Acción por el Clima y Energía, entiende que "todos los sectores deben contribuir a la consecución de nuestros compromisos climáticos asumidos en el marco del Acuerdo de París. Por eso, por primera vez en la historia, proponemos normas de la UE para incrementar la eficiencia del consumo de combustible y reducir las emisiones de los vehículos pesados nuevos. Estas normas representan una oportunidad para que la industria europea consolide su actual liderazgo en tecnologías innovadoras". Por su parte, Violeta Bulc, comisaria de Transportes, ha recordado que "el año pasado, la Comisión introdujo iniciativas para abordar los retos del presente y allanar el camino para la movilidad del futuro. Las medidas que se presentan ahora constituyen un definitivo e importante impulso para que los europeos puedan beneficiarse de un transporte seguro, limpio e inteligente. Invito a los Estados miembros y al Parlamento a que estén a la altura de estas ambiciones".

# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

## De Profesional a Profesional

✉ Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

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

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

## La Comisión Europea completa su plan para un Transporte más limpio y seguro

La Comisión Juncker emprende la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de transportes. En su discurso sobre el estado de la Unión de septiembre de 2017, el presidente Juncker estableció el objetivo para la UE y sus industrias de convertirse en un líder mundial en el ámbito de la innovación, la digitalización y la descarbonización. Sobre la base de las anteriores ediciones de 'Europa en movimiento' de mayo y noviembre de 2017, la Comisión propone una serie de medidas correspondientes a la tercera y última fase para que se convierta en una realidad.

El objetivo es permitir que todos los europeos se beneficien de un tráfico más seguro, de vehículos menos contaminantes y de soluciones tecnológicas más avanzadas, al tiempo que se respalda la competitividad de la industria de la UE. A estos efectos, las iniciativas incluyen una política integrada para el futuro de la seguridad vial, con medidas de seguridad para los vehículos y las infraestructuras; las primeras normas de emisiones de CO2 aplicables a los vehículos pesados; un plan estratégico de acción para el desarrollo y la fabricación de baterías en Europa y una estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada. Con esta tercera edición de 'Europa en movimiento', la Co-



misión está a punto de ultimar su ambicioso programa de modernización de la movilidad.

Maroš Šefcovic, vicepresidente y responsable de la Unión de la Energía, ha señalado: "La movilidad está cruzando una nueva frontera tecnológica. Mediante este conjunto definitivo de propuestas en el marco de la Unión de la Energía, ayudaremos a nuestra industria a mantenerse en la cresta de la ola. Mediante la producción a escala de soluciones técnicas, incluidas las baterías sostenibles, y desarrollando las infraestructuras clave, nos aproximaremos también a la consecución del triple cero: emisiones, congestión y accidentes".

### La DGT lo apoya

La Dirección General de Tráfico considera beneficiosa para la seguridad vial la propuesta dada a conocer. Según su presidente, Gregorio Serrano, "la seguridad de todas las partes

del sistema debe ser mejorada (carreteras, vehículos y comportamientos), de forma que si una de ellas falla, el resto pueda compensar ese error. Esta idea está alineada con la actual Estrategia española de Seguridad Vial".

El marco de las políticas de seguridad vial europea se basa en el enfoque de la Visión Cero y el Sistema Seguro, proponiendo un objetivo de reducción del número de muertes del 50% entre 2020 y 2030. El Sistema Seguro, recogido en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y reconocido por organismos Internacionales como la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, acepta que el ser humano comete errores y busca evitar que estos errores provoquen muertes o lesiones graves. En materia de seguridad de los vehículos, la Comisión propone incrementar la presencia en el parque de importantes sistemas de seguridad.

## Europea obliga a España a rebajar la edad para poder conducir camiones y autobuses

En el Diario Oficial de la Unión Europea del pasado 2 de mayo se ha publicado la nueva Directiva europea 2018/645 por la que se modifican diferentes cuestiones relativas a la formación obligatoria de los conductores profesionales (CAP), y se clarifican las edades mínimas para la obtención de los permisos de conducir para camiones y autobuses. Esto obligará a España a modificar el Reglamento General de Conductores, algo en lo que ya está trabajando la Dirección General de Tráfico para su próxima aprobación, pese a que la Directiva establece un plazo máximo de adaptación de hasta dos años.

De esta forma, España ajustará las edades mínimas exigidas para la conducción de camiones y autobuses a las establecidas desde hace muchos años en la práctica totalidad de los países de la Unión Europea, lo que había resultado una demanda histórica de las asociaciones de transportistas, ya que colocaba a nuestro país en una situación de desventaja frente a otros países en lo relativo al acceso de nuevos profesionales al Sector.

La nueva Directiva europea regula de forma clara las edades mínimas para la obtención de las distintas clases de permisos de conducción, con objeto de solventar las posibles incoherencias que pudie-



ran existir entre la Directiva relativa a la formación de los conductores profesionales (2003/59/CE) y la Directiva sobre el permiso de conducción (2006/126/CE). Así, en su exposición de motivos señala claramente que su objetivo es "garantizar una aplicación armonizada de las edades mínimas a escala de la UE".

### Edades mínimas y novedades

De este modo, una vez que sea aprobado en España la edad mínima para las categorías C1 y C1E es de 18 años; para las categorías C, CE, D1 y D1E es de 21 años; y para las categorías D y DE, 24 años. En todo caso, debe recordarse que para la conducción de dichos vehículos, se deberá

obtener asimismo el correspondiente Certificado de Aptitud Profesional (CAP) en su modalidad ordinaria o acelerada, según los casos.

Por otra parte, la nueva Directiva también establece que el permiso de la clase B habilitará para conducir vehículos de transporte de mayor tonelaje al actualmente establecido, siempre que estén propulsados por combustibles alternativos, permitiendo en este caso que la masa máxima autorizada sea superior a 3.500kg pero sin que exceda de 4.250kg. Para ello el titular del permiso B deberá haber obtenido el permiso B al menos dos años antes de conducir este tipo de vehículos.



## La automoción supera los 100.000 millones de facturación

El sector de la automoción en su conjunto, fabricación y componentes, superó en 2017 los 100.000 millones de euros de facturación. Desglosando dichas cifras, los fabricantes de automóviles han registrado una facturación total de 64.569 millones de euros, un 4% más que en el mismo periodo del año anterior. Con este crecimiento de los ingresos de las automovilísticas que operan en España, el peso del sector en el PIB se mantiene en el 8,6%, lo que refuerza su presencia en la industria española. Son los grandes datos del sector que se presentaron ayer en el Informe Anual Anfac 2017.

La industria fabricante de automóviles ha creado 5.300 puestos de trabajo el año pasado, lo que representa un incremento del 5,7% respecto del empleo nuevo generado en 2016, según los datos recogidos por la EPA. Es un empleo de calidad, cualificado y estable, dado que el 83% de estos contratos son indefinidos.

España mantuvo el año pasado su posición como octavo fabricante mundial de vehículos, pese a la ligera caída de la producción del 1,5%. El número de exportaciones se mantuvo estable, con 2,3 millones de vehículos vendidos fuera de las fronteras españolas, así como el valor de las mismas, que se quedó en 37.370 millones de euros.

En España, se fabrican 42 modelos diferentes y, en el último año, se adjudicaron ocho nuevos vehículos a las fábricas del país. En los próximos 18 meses, se esperan 15 nuevas adjudicaciones, de las que la mitad vienen con versión alternativa (híbrido, eléctrico, gas). Las inversiones en el país por parte de la industria se incrementaron en un 11%, hasta los 2.160 millones de euros.

En cuanto a la aportación del sector a las arcas públicas, el automóvil generó unos ingresos al erario público de más de 28.138 millones de euros el pasado año, un 6% más que en el año precedente.

### Previsiones

Por lo que respecta las previsiones de mercado, se espera que 2018 termine con un crecimiento en el entorno del 8%, con un incremento de las ventas en todos

los canales. Esta subida de las matriculaciones se produce en el periodo más largo del mercado sin planes de estímulo a la demanda desde el año 2000. Se cumplen ya 23 meses desde que se agotaron los fondos del último plan PIVE, en junio de 2016.

En este sentido, el vicepresidente ejecutivo de Anfac, Mario Armero, destacó la importancia de que el sector y todos los agentes implicados en su desarrollo sigan trabajando para hacer frente a los retos que la industria del automóvil enfrenta en los próximos años. Reformas para mejorar la competitividad industrial ante un entorno cambiante, medidas para frenar el envejecimiento del parque automovilístico, un impulso serio a la movilidad inteligente, eficiente, sostenible y compartida y la necesidad de crear un marco regulatorio, en Europa y en España, favorable para las implantación de las nuevas tecnologías así como para la llegada del vehículo autónomo y conectado son los cinco principales objetivos que se ha marcado anfac para reforzar el crecimiento de la industria de fabricación de automóviles en España.

Para finalizar, el vicepresidente de Anfac anunció la entrada en la Junta Directiva de la asociación de Luca de Meo, presidente de Seat, y de Víctor Sarasola, consejero delegado de FCA España, con efectos inmediatos.

### Movilidad sostenible

Por otro lado, la Asociación de Fabricantes, en su apuesta por una movilidad sostenible e inteligente, ha creado un comité de trabajo dedicado específicamente al vehículo eléctrico y alternativo. En la primera reunión de este comité de trabajo estuvo presente Alejandro Cros, subdirector general de Políticas Sectoriales Industriales del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, quien fue el encargado de exponer las políticas que desde el Ministerio se están poniendo en práctica para fomentar la movilidad con propulsión alternativa.

El objetivo primordial del nuevo comité de Anfac, integrado por los expertos en la materia de las marcas asociadas, es trabajar en propuestas para fomentar la movilidad eléctrica y alternativa.

# Atuc busca, en su Congreso, acercar el transporte urbano al ciudadano

Durante la primera quincena del mes de junio, concretamente los días 7 y 8 del mes, se llevará a cabo el XXV Congreso Nacional de Transporte Urbano y Metropolitano, organizado por

Atuc, que se celebrará en la ciudad castellana de Ávila. El título escogido para este evento ha sido: 'Transporte urbano flexible: Una nueva era'. NEXOBÚS ha querido charlar con el se-

cretario general de Atuc, Jesús Herrero, sobre las expectativas de lo que podrá deparar el Congreso y diversos temas de actualidad del ámbito del transporte urbano.

"Tenemos una asistencia prevista de entre 300-320 personas", informó Herrero. Respecto al lema del Congreso, el secretario general de Atuc explicó que no hay ninguna duda de que estamos en una nueva era, con todas las nuevas tecnologías que han aparecido y las posibilidades que ofrecen. Además, la ciudadanía toma cada vez más conciencia de los problemas medioambientales y de congestión del tráfico, la movilidad se ve de otra forma. Otro ejemplo del cambio de paradigma es que muchos fabricantes de vehículos han pasado a definirse como proveedores de movilidad.

"Ante esta nueva situación hay que reaccionar con flexibilidad y no con rigidez. La flexibilidad significa tener capacidad de doblarse, de no quedarse anclado en el pasado y continuar actuando como siempre. Desde mi punto de vista, la gente está cambiando, y también su relación con el vehículo privado. Con los problemas de contaminación, no vale ya solo con la tirita de 'No entre usted hoy'. De ahí viene la idea de la flexibilidad, hay que identificar nuevas formas de llegar a la ciudadanía. Hay que solucionar

mejor y ser parte de la solución. Hay que agrupar a la gente en su movilidad, y el transporte público es insustituible para esa tarea", afirmó Herrero.

El dirigente de Atuc continuó diciendo que la intermodalidad es parte del futuro, pues parte de la flexibilidad es integrar y ser lo más rápido, eficiente y barato posible para el usuario. "Por ejemplo, tantos billetes para usar el transporte público es algo obsoleto. Al mismo tiempo, no queda otro remedio que apostar por los Planes de Transporte Metropolitanos. En su momento, en muchas ciudades no se tuvo en cuenta el crecimiento de su extrarradio y su necesidad de movilidad respectiva y eso es algo que debe ser solucionado, porque si se tarda media hora en coche de casa al trabajo y en transporte público el recorrido es de hora y media, está claro qué elige la gente", disertó Jesús Herrero.

"Es fundamental que todo esté integrado y que se lleven a cabo mejoras sencillas, como más carriles Bus-VAO. Es necesaria una solución por el 'precio' que estamos pagando en contaminación del aire, ruidos y



Imagen de archivo de Jesús Herrero, secretario general de Atuc.

tiempo perdido en atascos. Actualmente estamos muy lejos de los objetivos del Acuerdo de París. Debe llevarse a cabo una labor didáctica con la ciudadanía, la vida no puede ser tan estática y sedentaria. Como en otros Congresos, esperamos que Ávila se convierta en un punto de encuentro, que la gente se vea, intercambie opiniones, retome contactos y se relacione con los

proveedores, pues nuestros proveedores son clave", expuso el secretario general de Atuc.

## Ponentes

Al Congreso de Atuc acudirán importantes ponentes, como Pere Calvet, presidente de la UITP, que podrá contar de primera mano su visión del mundo; o Rafael Cuesta, jefe de Innovación y Desarrollo de Transport for Greater Man-

chester, que hablará sobre su experiencia. No hay que olvidarse de Ginés de Rus, Alfons Cornella, Adrián Fernández, Ian Paterson, Diego García o Ignasi Armengol. Todos ellos acudirán a compartir su punto de vista y hacer pensar a los asistentes al Congreso. "Lo más complicado será llegar a su marco mental, ver las cosas como ellos. No hay pretensión más allá", concluyó Herrero.

## Fecav y SCT promueven la seguridad a bordo del autobús y el autocar

El Servei Català de Trànsit impulsa la campaña 'Pasajeros seguros, en el autocar también' para dar información a los usuarios de las normas de seguridad que deben seguir para evitar riesgos.

El Servei Català de Trànsit (SCT), en colaboración con la Federación Empresarial Catalana de Autotransportes de Viajeros (Fecav), inicia una nueva campaña de concienciación vial para reforzar la seguridad en los desplazamientos en vehículos de transportes de viajeros. Esta iniciativa se ha concretado en un material audiovisual que se visionará al inicio de los trayectos de los vehículos de las empresas asociadas a Fecav y que incide en consejos dirigidos específicamente a los usuarios de este tipo de transporte. El SCT tiene previsto extender esta campaña para llegar a todos los operadores de transporte de viajeros.

En la presentación de la campaña, el pasado 31 de mayo, la directora del SCT, Eugenia Doménech, ha recordado las 13 víctimas mortales y las personas heridas en el accidente de Freginals y ha puesto de relieve que este siniestro marcó un antes y un después en la seguridad vial en Cataluña. En este sentido, ha destacado la implicación de la Administración y de las empresas del Sector para mejorar la seguridad de



los pasajeros de este tipo de vehículo y ha apelado también a la responsabilidad de los usuarios. "En parte, la seguridad depende de los pasajeros y por ello esta campaña va dirigida a ellos", concluyó Doménech.

El presidente de Fecav, José María Chavarria, resaltó que "el autobús es el medio de transporte por carretera más seguro, con niveles similares a los del avión o el ferrocarril", y explicó que desde Fecav se invierte en la más alta seguridad de los vehículos y se apuesta por la formación continuada de los conductores. Chavarria también ha dejado patente que "compartimos con el Servei Català de Trànsit y la Direcció General de Transports i Mobilitat el objetivo de cero víctimas en carretera y trabajamos conjuntamente para conseguirlo".

En el acto también ha intervenido el director general de Transports i Mobilitat de la Generalitat, Pere Padrosa, que también ha incidido en

la responsabilidad y obligación del propio usuario y ha insistido en que "tenemos que tomar aquellas medidas de autoprotección que deberíamos tener asumidas".

## Nuevas normas de seguridad

Durante todos los trayectos es fundamental abrocharse el cinturón de seguridad siempre que el vehículo lo tenga (obligatorio para todos los autocares matriculados a partir de octubre de 2007). Hay que tener en cuenta, además que, por no llevar el cinturón bien abrochado, los viajeros se exponen a una sanción de 200 euros.

El equipaje pesado debe situarse en el maletero del vehículo. En el interior sólo se llevará lo que sea imprescindible; ir correctamente sentado y evitar estar de pie una vez el vehículo haya arrancado, así como procurar no levantarse hasta que el autocar no esté completamente parado.



## Confibus muestra disponibilidad de diálogo ante el nuevo Gobierno

La Confederación Española de Transporte de Autobús (Confibus) ha realizado un comunicado oficial mediante el cual quiere trasladar su felicitación al nuevo presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, por su nombramiento. Desde Confibus muestran su absoluta disponibilidad para preservar la buena sintonía de diálogo y colaboración mantenida con el anterior ejecutivo en aras de continuar defendiendo un Sector, el del transporte colectivo de viajeros por carretera, estratégico para la sociedad y la economía españolas, con el fin de dar respuesta a los grandes retos a los que se enfrenta en España y Europa.

Confibus reitera que el Sector del Transporte es un sector

vital para España desde el punto de vista socioeconómico. Garante de la vertebración nacional, con un total de 3.400 empresas que transportan anualmente 1.750 millones de viajeros, comunicando regularmente más de 8.000 núcleos de población de nuestra geografía y dando empleo de forma directa a más de 80.000 personas.

Desde Confibus desean que el nuevo Gobierno persevere en el apoyo y defensa del Sector y, en este sentido, agradecen al Gobierno saliente y, en especial, a su presidente Mariano Rajoy, el espíritu colaborador y dialogante demostrado en estos años, así como su aportación a la recuperación económica del país.

# Las inspecciones de Fomento al transporte de viajeros durante el año pasado ha dejado más expedientes pero menos sanciones

El Ministerio de Fomento presentó al Comité Nacional, hace unos días, el resultado de Ejecución del Plan de Inspección de Transporte de Viajeros por Carretera correspondiente al año 2017, según informa Confibus. La exposición corrió a cargo de la subdirectora general de Inspección de Transporte Terrestre, Alicia Rubio.

Según los datos presentados, se incoaron 2.384 expedientes de transporte de viajeros (+19,62%) y se resolvieron 1.647 (-5,62%) con respecto a 2016. Por carencia de autorización de viajeros, el número de expedientes incoados ascendió un 25,92% y hubo un -14,99% en el número de expedientes resueltos. La Guardia Civil controló 13.777 vehículos.

En el transporte internacional hubo un aumento en el número de expedientes incoados y resueltos (+14,38% y +13,73% respectivamente) con respecto a 2016, cuyo porcentaje fue más abultado en el transporte escolar y de menores (+33,06% en expedientes incoados y +27,14% en número de expedientes resueltos).

En cuanto al plan específico de control para plataformas digitales

de contratación de servicios de transporte de viajeros de turismo particulares, se pusieron de manifiesto los importantes aumentos respecto al número de actuaciones (+101,44%), denuncias (+347,19%), infracciones detectadas (+346,75%) y expedientes sancionadores (+346,75) respecto a 2016.

## Apoyo de la Confederación

Confibus participó en la presentación del plan como miembro del CNTC y reconoció los trabajos y esfuerzos realizados, que se han visto traducidos en mayores números y porcentajes de actuaciones destinadas a controlar el cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera, haciendo especial mención a todos aquellos comportamientos que distorsionan el mercado e instando a seguir trabajando para un mayor control planificado del transporte por carretera.

La Confederación ha subido a su página web las 19 páginas del Plan de Inspección de Transporte de Viajeros por Carretera para que lo puedan consultar los interesados. En él se detalla el número de los expedientes.



## BAJO EL SIGNO DEL LEÓN.



Inconfundiblemente MAN.  
El nuevo Lion's Coach.

Con su aspecto rabiosamente actual, el nuevo Lion's Coach gana atractivo y dinamismo. Eficiente y al mismo tiempo potente, equipado con todo lo que necesita un autocar rentable, el MAN Lion's Coach es la columna vertebral ideal de cualquier flota de vehículos. Gracias a la amplia experiencia como fabricante de vehículos industriales y a la completa oferta de servicios de MAN, el Lion's Coach garantiza la máxima disponibilidad y, por lo tanto, la mejor utilización posible del vehículo. En pocas palabras: un león en el que puede confiar para todas las rutas de viaje. [www.bus.man](http://www.bus.man)





## CAR pide a los políticos que se comprometan con el Bus-VAO

La Corporación Asturiana de Transporte (CAR), que aglutina gran parte de las empresas del sector del Transporte de viajeros por carretera de la región, celebró su Asamblea General. La presidenta de CAR, Ana Belén Barredo Escobio, planteó la necesidad de contar con el compromiso político de las tres Administraciones para las inversiones necesarias para implantar un carril reservado, tipo Bus-VAO, en la A-66 (conocida popularmente como la Y) entre Oviedo y Gijón, que mejorarían la velocidad comercial del transporte público haciéndolo más atractivo, favoreciendo con ello la captación de viajeros que se desplazan en su vehículo particular, sobre todo en éste Área donde más del 70% de los viajes que se realizan se ha-

cen en vehículo privado. En esa misma línea, Barredo manifestó la necesidad de seguir avanzando en aspectos claves para ser competitivos, como es la transformación tecnológica, siendo claras sus ventajas al permitir la optimización de procesos, la innovación de los modelos de negocio actuales y la mejora en la experiencia del cliente. Así, la presidenta consideró necesario impulsar la innovación y el cambio tecnológico fomentando el uso de los sistemas inteligentes de transporte en el ámbito de la información, la planificación del viaje y la venta de títulos multimodales, actualizando de manera completa el diseño de nuestro sistema de acceso, información, canje y adquisición de títulos.



## Fedintra reúne a su asamblea en Málaga y anuncia movilizaciones

La Federación Independiente de Transportistas de Andalucía (Fedintra), ha celebrado una nueva asamblea de su Junta Directiva, esta vez en Málaga, donde se ha acordado el inicio de una serie de movilizaciones y se trabaja en un calendario de actuación, si no se recibe respuesta por parte de la Junta.

Tras diversos encuentros con la Consejería de Fomento y con la agencia andaluza de Educación, en las que se ha solicitado de forma reiterada que se plantee un serio control de bajas temerarias, una modificación del sistema tarifario de los contratos, y así como primar la calidad y la seguridad en el transporte escolar frente a criterios económicos. Fedintra argumenta que no ha habido respuesta a "cuestiones que para las empresas

andaluzas del transporte consideramos básicas y necesarias para el buen funcionamiento y la seguridad de los viajeros en Andalucía", por lo que se plantean iniciar una serie de movilizaciones.

### Unidad de coste

Esta Federación pretende que se establezca una unidad de costes, que debería fijarse en torno a una unidad mínima de tiempo por ruta, respecto a los costes que no son directamente variables y que se modulan por kilómetro recorrido. Con especial incidencia en el coste laboral, donde debería cifrarse una jornada mínima del 50% por trabajador afecto al servicio, en aras de la calidad del empleo, la mejora social, la seguridad y la formación del trabajador.

ObservaTUR acaba de nacer y ya se han adherido varios organismos

## Confibus se integra desde ahora en el Observatorio Nacional del Turismo Emisor

Confibus ha anunciado su incorporación formal al Observatorio Nacional del Turismo Emisor, ObservaTUR, el primer instrumento de seguimiento y monitorización especializado en turismo emisor. Confibus es el órgano de representación de las compañías de autobús españolas, un sector integrado por más de 3.400 empresas, con un total de 42.000 vehículos, que factura 3.000 millones de euros anuales y da ocupación a más de 80.000 personas de forma directa. Las empresas y organizaciones de transporte agrupadas en torno a esta Confederación comunican regularmente con más de 8.000 núcleos de población de la geografía española, que cubren una red superior a los 75.000 kilómetros.

Su ingreso se produce sólo unos días después de anunciarse la creación de ObservaTUR, al que se han adherido ya algunas de las principales empresas del sector turístico nacional, entre ellas, Amadeus, Beroni, Carrefour Viajes, Iberia, Movelia, ReiniziaT, Renfe SNCF y la Asociación Nacional de Agencias de Viaje (Unav). El proyecto cuenta con la colaboración de Valnest Luxury Hotels & Resort.

"Sumarse a estas empresas e instituciones líderes en un estudio pionero es una gran noticia para nuestro Sector, el transporte de viajeros por carretera", asegu-



ra Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús. "Porque estamos convencidos de que esta nueva herramienta puede proporcionar información muy valiosa para mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de nuestro medio de transporte que, no hay que olvidar, utilizan cada año 1.750 millones de viajeros. Nos podrá permitir, además, personalizar en mayor medida las propuestas, rutas e itinerarios". En este sentido, Barbadillo recuerda que dos de cada tres viajes que se hacen en transporte público se realizan en autobús.

Según se anunció en la presentación de ObservaTUR, esta herramienta nace con el objetivo de profundizar en el conocimiento del turismo español y de las agencias de viajes, a fin de comprender mejor cuáles son los hábitos de consu-

mo, los comportamientos de compra y las necesidades presentes y futuras en este apartado concreto de la industria. ObservaTUR indagará asimismo acerca de las tendencias que pueden afectar a la venta y distribución de productos y servicios turísticos. Este observatorio, pionero en nuestro país, pretende ser también una herramienta de referencia para la industria, en tanto que este conocimiento puede favorecer en mayor medida la competitividad del sector y la prestación de los servicios a sus profesionales.

En estos momentos, ya está en desarrollo el primero de los estudios de mercado que se elaborará, cuyos primeros resultados estarán listos a finales del mes de mayo, de acuerdo con el calendario de trabajo. La segunda de las investigaciones se efectuará coincidiendo con la temporada de invierno.

## Un decreto de la Junta de Andalucía obligará a toda la flota a ser accesibles

Andalucía está elaborando un decreto para regular los derechos de los usuarios de los servicios de transporte público por carretera que reforzará el acceso a este servicio de los pasajeros con discapacidad y movilidad reducida.

El documento, en trámite de información pública, se prevé aprobar en otoño y garantizará el acceso de estas personas a las líneas de autobús de la Red de consorcios metropolitanos de Andalucía y aquéllas que unan, al menos, dos municipios andaluces. Con este texto, que cuenta con las direcciones generales de Consumo y de Personas con discapacidad, la flota de autobuses tendrá que adaptarse para ser accesible en su totalidad, ya que actualmente la normativa recoge que solo el 15% de los vehículos deben estar adaptados.

Otro de los grandes avances del nuevo decreto es que las personas con discapacidad que lo necesiten tendrán derecho a que su acompañante viaje de forma gratuita y, a ser posible, en el asiento más próximo. Además, las estaciones con mayor tráfico de pasajeros estarán obligadas a



ofrecer un servicio de atención a las personas con movilidad reducida que les permita subir y bajar de los vehículos, así como cargar y recuperar su equipaje.

Los autocares donde los pasajeros viajan de pie tendrán que reservar dos asientos y un espacio para sillas de ruedas, mientras que el resto de autobuses deben tener hasta cuatro plazas reservadas. El nuevo decreto también regula las indemnizaciones en casos de retrasos. Si son imputables al transportista, se devolverá el importe del billete.

### Seguros y ecológicos

Desde la Consejería de Fomento y

Vivienda aseguran que, aunque el proyecto de decreto sigue en trámite de información pública, las principales empresas del sector del transporte público por carretera avala el contenido de la norma. Con el nuevo texto legislativo, se homogeneizarán las condiciones y requisitos en las diferencias en las políticas de cambios y anulaciones, pero también en la edad a la que los niños deben pagar billete, fijada en los cuatro años. Además, los menores de tres años viajarán sin ocupar asiento, salvo que el vehículo tenga sillas homologadas y los menores de 12 años deberán ir siempre acompañados.

## Ratp adjudica a Iveco Bus un lote Natural Power

La Compañía Arrendataria Autónoma de los Transportes Parisinos (Ratp por sus siglas en francés) e Iveco Bus están entrando en una nueva fase de su larga relación. Ratp acaba de adjudicar al fabricante uno de los lotes para su Urbanway Natural Power. Este autobús funciona con gas natural comprimido o biometano y se fabrica en la planta Iveco Bus en Annonay (Ródano-Alpes).

Se entregarán hasta 150 autobuses Urbanway entre 2019 y 2024, de acuerdo con las necesidades de la Ratp. Esta tecnología ha sido elegida por sus cualidades ambientales y su valor económico, demostrando que Iveco Bus ha podido anticipar las expectativas de la Ratp e 'Ile de France Mobilités' en términos de descontaminación urbana, actualmente un tema clave para muchas ciudades europeas.

Iveco Bus, fabricante francés con sede en Lyon y casi 6.000 autobuses en servicio en toda Europa, ha equipado su Natural Power con el motor Cursor 8 NP, reconocido por su excelencia tecnológica. Este motor Iveco se fabrica en Bourbon-Lancy en Saône-et-Loire, el mayor empleador en Borgogne con 1.400 empleados. Cada año, más de 1.000 motores Cursor 8 NP se fabrican para su uso en el transporte, incluida la red de Pekín.

Totalmente compatible con el biometano producido a partir de residuos, el Urbanway garantiza una huella de carbono neutral, un paso práctico hacia la transición energética requerida; es decir, estos autobuses participan en la reducción significativa del calentamiento global. Por lo tanto, esta solución cumple con todos los desafíos actuales del transporte por carretera: calidad del aire, protección del clima y funcionamiento silencioso.

Además, los beneficios de esta red de economía circular son considerables, tales como la creación de valor y empleos que no pueden ser reubicados, la transformación de los residuos en recursos, la independencia energética y la mejora de la balanza comercial francesa.

## Solaris suministrará 10 buses eléctricos en Hamburgo, que desde 2020 solo adquirirá este tipo de vehículos

El Senado de Hamburgo ha decidido que, a partir de 2020, todos los autobuses comprados por los transportistas locales sean vehículos eléctricos de cero emisiones. Por lo tanto, el último pedido de los autobuses con batería Solaris Urbino 12 electric converge con la política del ayuntamiento y constituye un hito en su camino hacia la construcción de una flota de autobuses ecológicos.

Los vehículos de 12 metros ordenados transportarán hasta 70 pasajeros, de los cuales 25 pueden estar sentados. Los autobuses se recargarán en la estación de autobuses, utilizando un cargador de enchufe. Los vehículos contarán con baterías Solaris High Energy con una capacidad total de 240 kWh. Un eje con motores eléctricos integrados constituirá la unidad de accionamiento. El autobús

estará equipado con iluminación LED, tanto dentro como fuera. Los habitantes de Hamburgo están familiarizados con los autobuses con el logotipo del dachshund verde.

El fabricante polaco ha estado entregando vehículos a la ciudad desde 2006, cuando ganó un contrato para vehículos Solaris Urbino 12 de combustible convencional. En este momento, un total de 30 autobuses producidos en Bolechowo,

incluidos cinco eléctricos, cruzan las calles de Hamburgo. Dos de las eléctricas de 18,75 metros Solaris Urbino suministradas en 2014 son vehículos eléctricos de última generación con una célula de combustible de hidrógeno. En Hamburgo, los vehículos eléctricos de Solaris sirven sobre todo en la línea de autobús 109, que el operador decidió dedicar exclusivamente a vehículos de baja y cero emisiones.



## MÁS SEGURIDAD

con el Sistema de Detección de Peatones y Ciclistas

La visión de seguridad de Volvo es clara: cero accidentes con productos Volvo. Esto significa que nuestra responsabilidad va más allá del vehículo y de sus prestaciones. Y todavía más en ciudad, donde hay muchos usuarios de las vías circulando muy cerca del autobús.

Por ello hemos desarrollado el Sistema de Detección de Ciclistas y Peatones. Una función de soporte al conductor que permite salvar vidas, al alertar al conductor y a las personas cercanas al autobús cuando existe el riesgo de un incidente. Un sistema inteligente, eficiente y un buen ejemplo de nuestra continua inversión en la innovación.

volvobuses.es

Volvo Buses. Driving quality of life



## Hamburgo ha encargado 20 Citaro eléctricos antes de su lanzamiento

El Citaro eléctrico acaba de recibir su primer gran pedido a nivel europeo a pesar de no haber celebrado aún oficialmente su estreno mundial. Mercedes-Benz suministrará 20 unidades a la empresa de transportes Hamburger Hochbahn AG, estando prevista la entrega de los dos primeros vehículos antes de que finalice el año.

En palabras de Till Oberwörder, responsable de Daimler Buses, "el adelanto del pedido al estreno oficial del nuevo Citaro documenta la confianza que las empresas de transporte depositan en nuestro concepto para una movilidad eléctrica en el transporte de cercanías. El lanzamiento del Citaro supone un hito esencial en nuestra estrategia para un transporte público exento de emisiones directas basado en autobuses y autocares".

Para Hamburger Hochbahn AG, los autobuses urbanos encabezan la hoja de ruta para una flota verde de autobuses. A partir del año 2020, y en la medida en que sea viable, la empresa pretende adquirir solamente autobuses exentos de emisiones directas.

La producción en serie del nuevo Citaro con propulsión eléctrica integral dará comienzo a lo largo de este año. Este autobús convence especialmente por su sobresaliente eficiencia energética. La base para ello es una singular gestión térmica, que permite reducir el consumo energético y, en consecuencia, aumentar la



autonomía. Un ejemplo significativo es la calefacción del compartimento de pasajeros con ayuda de una bomba de calor para ahorrar energía. La propulsión corre a cargo de un eje trasero con motores situados junto a los cubos de rueda.

Otro rasgo típico del Citaro es la estructura modular del conjunto de baterías. La capacidad máxima asciende a 243 kWh. Las baterías se refrigeran a la temperatura ideal con el fin de poder disponer de la máxima carga, la mayor capacidad útil y una larga vida útil. Los acumuladores eléctricos se recargan en las cocheras por conexión a un enchufe. Después del inicio de la fabricación en serie del Citaro se ofrecerán asimismo variantes con recarga de oportunidad en la línea.

### Berlín

Mercedes-Benz entregará hasta 950 autobuses urbanos a la empresa de transportes Berliner

Verkehrsbetriebe (BVG). Este contrato constituye el mayor pedido individual de todos los tiempos por el Mercedes-Benz Citaro, el autobús urbano más vendido del mundo, y también el mayor pedido de una empresa de transportes alemana.

Los acuerdos marco entre Daimler Buses y la empresa de transportes de la capital de Alemania se desglosan en hasta 600 autobuses articulados y un máximo de 350 autobuses rígidos. La empresa Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) concretará los pedidos de autobuses urbanos de forma sucesiva a lo largo de los próximos años. El acuerdo se basa en una configuración flexible. No existe una obligación de realizar la compra. Todos los autobuses Citaro incorporan motores de alta eficiencia y poco contaminantes, conformes con la actual directiva europea reguladora de los gases de escape.



## 39 autobuses híbridos de ADL y BAE para la ciudad de Londres

Alexander Dennis Limited (ADL) y BAE Systems los han entregado a Go-Ahead London.

Al utilizar el almacenamiento de energía de ultracondensadores para reducir los costes del ciclo de vida, este autobús híbrido de nueva generación ha logrado la certificación Ultra Low Emission Bus, con un 37% menos de emisiones de gases de efecto invernadero que un diésel convencional.

La serie E mantiene la arquitectura del sistema híbrido en serie, probado en más de 1.300 autobuses híbridos Enviro400H, en el cual el motor diésel solo actúa como generador para producir energía para el accionamiento eléctrico. Ahora utiliza un motor de tracción permanente que ya no requiere una caja reductora de velocidad, lo que aumenta la eficiencia y minimiza el desgaste. Un sistema de almacenamiento de energía ultracondensador reemplaza las baterías de la generación anterior, diseñado para durar toda la vida útil del bus. Debido a esto y otras mejoras, se predice una reducción del 53% en el costo de las piezas y los consumi-

bles durante un período de 10 años. No hay cambios para los controladores, ya que el nuevo sistema coincide con el rendimiento de su predecesor. Los pasajeros continúan disfrutando de una suave aceleración y frenado, mientras que los peatones y los residentes locales continúan beneficiándose del modo *stop&go* que apaga el motor diésel Euro 6 a baja velocidad y cuando está parado en paradas de autobús, reduciendo el ruido y las emisiones.

A través de su mayor eficiencia, la tecnología híbrida Enviro400H con Series-E ha demostrado la mejor economía de combustible en su clase en el ciclo de prueba UK Bus de LowCVP, con un consumo de combustible un 6% más bajo que su predecesor. Las emisiones equivalentes de CO<sub>2</sub> de tanques a ruedas de 684.9 g/km son un 37% más bajas que las de un autobús diésel Euro 6 convencional.

Go-Ahead London operará los primeros 39 autobuses que entran en servicio en la ruta 36 de Transport for London entre Queen's Park y New Cross Gate. Otros 26 están en orden para las rutas 77 y 87.



## VDL Bus & Coach gana una licitación de e-bus en Suecia

El municipio de Umeå en Suecia ha anunciado que VDL Bus & Coach es el ganador de la licitación de 25 autobuses eléctricos. Además, VDL ha sido seleccionado como proveedor de sistemas, lo que significa que la compañía no solo entregará los 25 Citeas SLFA-180 y las estaciones de carga, sino que también será responsable de la implementación.

Los autobuses se usarán en la ciudad en Umeå, la más grande del norte de Suecia y la que más rápido crece del país, en las líneas uno y ocho. El servicio de autobús en Umeå lo proporciona la empresa sueca Transdev Sverige AB. Los autobuses se pondrán en servicio en junio de 2019.

"Estamos muy orgullosos de haber ganado esta licitación y esperamos lograr la transición al transporte público de cero emisiones junto a Umeå y Transdev Sverige.

Como líder del mercado europeo en el área de la movilidad eléctrica, tenemos experiencia en la implementación a gran escala de autobuses eléctricos. Gracias a ella, podemos lograr nuestra ambición de ser también vistos en Suecia como el socio de transición ideal para sistemas eficientes de transporte público de emisiones cero", dice el director gerente interino de VDL Bus & Coach Sweden, Sami Ojamo.

Los 25 VDL Citeas SLFA-180 tienen un pantógrafo montado en el techo con una batería de 169 kW, 48 asientos y conexiones USB. Los autobuses también están equipados con un 'paquete nórdico' que incluye detalles adicionales como aislamiento y calefacción para hacer frente al clima de Suecia. Estos autobuses eléctricos, silenciosos y libres de emisiones, proporcionan un entorno de vida más saludable.

## Grupo Julià cierra el año 2017 con unas ventas récord de 356 millones de euros

Grupo Julià, grupo empresarial español de servicios globales de turismo y movilidad, ha cerrado el año 2017 con una facturación récord de 356 millones de euros (+15% respecto al anterior).

En el ejercicio anterior, la facturación alcanzó los 309 millones. En línea con su estrategia de especialización y diversificación, Grupo Julià incorporó en 2017 nuevos productos y servicios en todas sus divisiones que han supuesto una inversión de 12 millones de euros. Consolidando la estrategia de internacionalización que la compañía ha desarrollado en los últimos ejercicios, la facturación en el mercado extranjero ha significado cerca del 60% de sus ventas. En este sentido, destaca el desembarco de Grupo Julià en Roma, con el inicio de la operativa del bus turístico I love Rome City Tour, en el primer trimestre de 2017, o la inauguración del primer bus turístico 100% eléctrico en Marrakech a finales de año.

Por divisiones, la de turismo se mantiene como la de más peso dentro del grupo, con unas ventas de cerca de 260 millones de euros, incrementando un 15% las cifras del ejercicio anterior.

La división City Tour Worldwide, especializada en buses y tre-



nes turísticos, cierra el año con una facturación de 67 millones de euros, un crecimiento del 10% respecto al año anterior. Con un desplazamiento de más de cuatro millones de pasajeros en 2017, City Tour se ha posicionado como el segundo principal operador de autobuses turísticos en todo el mundo. Actualmente, la marca está presente en 14 ciudades de siete países distintos con más de 200 vehículos, entre las que destacan Barcelona, Madrid, Londres, Roma, San Francisco o Marrakech. A nivel nacional, City Tour opera también en Granada, San Sebastián, Girona, Murcia, Fuengirola, Peñíscola o Alcalá de Henares,

la última incorporación al portafolio de esta división.

### Transporte de viajeros

Por último, la división de transporte de viajeros, liderada por Autocares Julià, ha registrado cerca de un 30% más que en 2016 y una facturación de más de 30 millones de euros. Entre sus novedades, destaca el inicio del servicio de transporte colectivo del Grupo Seat en el primer trimestre del año, que supuso una inversión de siete millones de euros y el transporte diario de 4.000 trabajadores de la compañía automovilística de referencia en Cataluña.

# Todo lo que se proponga.

## La ComfortClass 500.

Un concepto de autocar atractivo, versátil y rentable adaptado específicamente a sus deseos.

Juntos diseñamos el autocar perfecto para Usted.

Para mayor información: [www.setra-bus.com/es-es](http://www.setra-bus.com/es-es)



Setra - Una marca de DaimlerAG

**SETRA**

The Sign of Excellence.



## Autocares Transvia patrocina el 23º Congreso Banco de Alimentos

El pasado 24 y 25 de mayo se celebró el vigésimo tercer Congreso Nacional de Bancos de Alimentos de España en la Fundación Bancaja (Valencia). El evento fue inaugurado por la reina emérita.

La empresa Autocares Transvia estuvo presente como patrocinador en los desplazamientos de más de 200 personas entre congresistas y acompañantes, durante las dos jornadas que se desarrollaron.

Se destacó que en 2017 se movieron un total de 7.330.236 kilos de alimentos provenientes de las industrias de la alimentación, de la distribución y de otras procedencias. También se hizo hincapié en los resultados de la Gran Recogida 2017: con

las donaciones de particulares, fueron 1,5 millones de kilos en la provincia de Valencia, en la que colaboraron 3.330 voluntarios.

### Voluntarios

Gracias a la generosa colaboración de los más de 3.200 voluntarios estables que forman parte de los 56 Bancos de Alimentos que operan en España, el año pasado se consiguieron distribuir casi 152 millones de kilos de alimentos a través de 8.200 instituciones benéficas y atendieron a más de 1,5 millones de personas necesitadas. 130.000 voluntarios recogieron en dicha campaña un total de 21 millones de kilos de alimentos en solo un fin de semana.



## Avanza promociona descuentos con la temporada de festivales

Avanza celebra la llegada de la temporada de festivales de verano ofreciendo a todos aquellos que quieren disfrutar de la música, viajar a sus festivales favoritos en las distintas líneas que opera con un descuento de entre el 20 y el 30%.

Así, aquellos que hayan sacado sus entradas para asistir a festivales como el FIB o el Rototom Sunsplash de Benicassim, al Iboga Summer Festival en Tabernes, el Medusa Sunbeach de Cullera o el Arenal Sound de Castellón, podrán acceder a un precio más reducido.

La promoción que ya está en marcha ofrece diferentes descuentos en función del festival que varían entre el 20 y el 30%.

Pero la oferta no se queda ahí; los amantes del teatro que quieran asistir al Festival de Teatro Clásico de Mérida también gozarán de un descuento del 20% en la compra de un billete de ida y vuelta cerrada, siempre que muestren sus entradas y realicen la compra entre el 21 de mayo y el 26 de agosto.

Para beneficiarse de los descuentos, los usuarios deberán acreditar su asistencia a los festivales mostrando su entrada o abono al comprar el billete en taquillas o al acceder al autobús si lo han comprado vía online. Esta promoción se aplicará en servicios normal y Express, para billetes de ida o ida y vuelta cerrada en compras online y en taquilla.

Desarrolla así una nueva línea de negocio con el sector turístico

## Alsa aumenta sus servicios en las islas con un acuerdo con BC Tours

Alsa ha cerrado una alianza estratégica mediante la toma de una participación accionarial en el Grupo BC Tours, compañía balear especializada en la prestación de servicios turísticos y en tierra para el sector marítimo, principalmente enfocada al mercado de cruceros. BC Tours es un grupo con delegaciones permanentes en los puertos de Palma, Barcelona y Cádiz, y presencia en el resto de puertos de España (entre ellos, todos los de las Islas Baleares y Canarias) cuenta con una plantilla de 60 empleados y en el último ejercicio tuvo una facturación de 26 millones de euros.

Para Alsa, esta participación en el Grupo BC Tours le permitirá diversificar su actividad, desarrollando nuevas líneas de negocio en el sector turístico en general y en el de cruceros en particular. Este acuerdo continúa con la línea estratégica iniciada por Alsa de diversificación y crecimiento, generando sinergias con la actividad principal de transporte y reforzando su presencia en Baleares y Canarias, donde Alsa ya está presente en las islas de Mallorca, Ibiza y Tenerife.

Una de las principales actividades de BC Tours son las excursiones para cruceristas, así como servicios de tránsito y receptivo.



Atiende 900 escalas cada año para más de 500.000 turistas de cruceros de navieras tan importantes como Royal Caribbean Cruise Line, Carnival Corporation & PLC, Norwegian Cruise Line Holding o MSC Cruises. Con esta toma de participación, Alsa sella una interesante alianza con una compañía con excelente posicionamiento en un mercado en expansión, una gran trayectoria y bien gestionada.

### Talento femenino

Alsa se adhiere al Código de Buenas Prácticas por el talento femenino. Se suma así a otras entidades y se compromete a impulsar la importancia del talento femenino para mejorar el desarrollo de las personas y la competitividad de las empresas.

Alsa informa que se ha adherido al 'Código de Buenas Prácticas para la Gestión del Talento y Mejora de

la Competitividad en la Empresa', promovido por la Fundación Máshumano en colaboración con la Asociación Española de Ejecutivos y Consejeros (EJE&CON), y que tiene como principal objetivo impulsar el talento femenino en la dirección de las organizaciones.

El 'Código de Buenas Prácticas para la Gestión del Talento y la Mejora de la Competitividad' implica el desarrollo de iniciativas que impulsen y den visibilidad al talento femenino en las empresas, de acuerdo a una serie de principios como promover la igualdad de oportunidades desde la alta dirección; establecer mecanismos para dotar de transparencia a las políticas de igualdad de oportunidades; favorecer el reconocimiento del talento sin género; y promover una cultura que fomente una relación equilibrada entre la organización y el individuo.

## Moventia toma la decisión de entrar en el accionariado de Autocares Izaro

Moventia, siguiendo su estrategia de expansión, refuerza su apuesta por los servicios de movilidad en los sectores del ocio, turismo y alquiler de autocares con la entrada en el accionariado de Autocares Izaro.

Actualmente, Autocares Izaro, compañía catalana especializada en el servicio discrecional de pasajeros, cuenta con un equipo humano de más de 180 profesionales, una flota de 130 vehículos, con una media de aproximadamente seis años de antigüedad, equipados con las últimas innovaciones y totalmente adaptados, y opera en el área geográfica de Barcelona y su zona de influencia.

### Crecimiento consolidado

Miquel Martí, presidente de Moventia, ha explicado que este acuerdo "es un paso más en la etapa de consolidación de crecimiento del grupo y supone un paso para complementar y aportar sinergias a la actividad de otras empresas del grupo como Calella Moventis, Emilio Seco, Autocars Pujol, Carrilets Turístics, así como con las áreas discrecionales de Casas, Sarfa y Autocars Poch".

De esta manera, con la entra-



da a Autocars Izaro, Moventis refuerza su unidad de negocio enfocada a los servicios discrecionales, que se consolida como un referente en el Sector y a nivel estatal con un equipo de más de 600 personas y una flota de 500

autocares. Con la integración, Izaro seguirá gestionada por la familia Tena desde su sede, ubicada en la Zona Franca de Barcelona, y contará con el apoyo de todo el equipo de Moventia y el resto de empresas del grupo.

## Arriva pide operar una línea ferroviaria internacional entre A Coruña y Oporto

El grupo Arriva, a través de la compañía Arriva Spain Rail, ha solicitado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) su aprobación para operar una nueva línea ferroviaria entre A Coruña y la ciudad portuguesa de Oporto. Con esta iniciativa, la compañía pretende reforzar la conexión internacional entre Galicia y el norte de Portugal, dos territorios con un gran dinamismo socioeconómico e intensas relaciones de movilidad entre ellos.

Esta nueva línea, con paradas en las estaciones de A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo Guixar, Valença do Minho, Nine y Porto Campanha, contaría con cuatro frecuencias diarias en ambos sentidos y tardaría dos horas y 46 minutos en recorrer los 342 km del trayecto.

Actualmente, Arriva está sólidamente implantada tanto en la comunidad gallega como en Portugal. Concretamente, es la principal proveedora



de servicios de autobús en el Norte de Galicia, donde opera desde hace más de 18 años, con servicios regulares entre las ciudades de Santiago de Compostela, A Coruña, Ferrol, Lugo, Ourense y numerosas localidades de mediano y pequeño tamaño. En Portugal cuenta desde el año 2000 con una presencia importante en el norte y centro del país, donde no sólo opera servicios interurbanos de autobús, sino también cuenta con tres operaciones urbanas en Guimarães, Famalicão y Santo Tirso.

### Intermodalidad

Así, la nueva línea ferroviaria internacional A Coruña-Porto quedaría integrada con redes locales de transporte de pasajeros en la mayor área de influencia de la línea, lo que permitiría no sólo ofrecer servicios intermodales para aumentar la demanda potencial, sino también poner al servicio del cliente todos los canales de comercialización y venta de todas las empresas del grupo Arriva en España y Portugal.

## El Tribunal Superior de Justicia de Madrid no permite a BusVisión seguir operando

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha denegado la medida cautelar solicitada por Jiménez Dorado y confirma la orden de cese del servicio de su bus turístico en Madrid, según la UTE de Alsia y Grupo Julià.

El pasado 14 de julio de 2017, el Ayuntamiento de Madrid ordenó el cese del servicio BusVisión, operado por la empresa Jiménez Dorado, ya que la actividad y transporte realizados no se ajustaban a las condiciones de prestación del servicio solicitado y que, según informa Madrid

City Tour, suplantaba el servicio público oficial de visita guiada del Madrid City Tour, que es una concesión adjudicada por el Ayuntamiento de Madrid y está operado por la UTE formada por Alsia y Grupo Julià.

Jiménez Dorado recurrió la orden de cese dictada por el Ayuntamiento de Madrid y solicitó como medida cautelar la suspensión de la misma. En primera instancia, el Juzgado contencioso-administrativo estimó la medida cautelar solicitada por Jiménez Dorado y suspendió la orden de cese del servicio BusVi-

sión. Frente a la resolución del Juzgado, el Ayuntamiento de Madrid interpuso recurso de apelación ante el TSJM.

Ahora, para el TSJM, la orden de cese supone que Jiménez Dorado no dispone de título habilitante necesario para ejercer la actividad de BusVisión, de modo que la suspensión de la misma "equivaldría, de hecho, al otorgamiento de una autorización provisional mientras se sustancia el recurso principal, con grave perturbación para el interés general de los usuarios".

## Sarajevo, nuevo hito en la expansión de City Sightseeing

Es el primer destino en los Balcanes en la expansión de la compañía sevillana de tours turísticos.

El ministro de Transportes de Bosnia y Herzegovina, Mujo Fiso, y el presidente y CEO de City Sightseeing, Enrique Ybarra, han inaugurado la nueva operativa de la multinacional de los city tours en Sarajevo. Se trata del primer destino de City Sightseeing en los Balcanes, después de una inversión de 1,6 millones de euros, que será atendido por una flota de ocho autobuses turísticos. Tras la apertura de City Sightseeing Seattle en abril, la compañía española continúa con el plan de expansión que le llevará a crecer en ocho nuevos destinos en 2018 y superar los 14 millones de viajeros.

City Sightseeing Sarajevo permite a los visitantes de la capital bosnia conocer los principales reclamos de la ciudad a lo largo de dos rutas con 27 paradas en total y comentarios en 15 idiomas. Sarajevo es un destino emergente que destaca por diversidad cultural y su rica historia, con coexistencia de las religiones musulmana, ortodoxa, católica y judía, que le han llevado a ser conocida como la 'Jerusalén de Europa'.

### Una oportunidad

La llegada de City Sightseeing representa para Bosnia y Herzegovina una oportunidad de difundir todos estos reclamos dentro de una red de más de 100 ciudades, entre las que se encuentran muchos de los destinos turísticos más populares, como Nueva York, Dubai, Berlín, Singapur, Ciudad del Cabo, Amsterdam, Londres o París, además de promocionar el turismo nacional entre la red touroperadores y agentes de City Sightseeing y obtener una presencia destacada en las mayores ferias profesionales del sector turístico.

Enrique Ybarra, presidente y CEO de City Sightseeing, quiso agradecer "al ministro de Transportes y a todas las demás autoridades la cálida acogida que nos han dado y estamos seguros de que ayudaremos a dar a conocer a todo el mundo este maravilloso destino que se incorpora a nuestra red global".

Con la apertura de City Sightseeing Sarajevo, "la multinacional española sigue haciendo Marca España expandiendo la enseña que nació en Sevilla en 1999", concluyen desde la compañía.



Contigo, donde tú elijas.

**SUNSUDEGUI**  
ACTITUD.



## Tugsal y AMB adjudican ocho microbuses Mobi City a Indcar

Antonio Martínez Palacios, director de Área de Producción de Tugsal, y Javier M. Miguel Martín, gerente de Área Urbanos de Iveco España, visitaron las instalaciones de Indcar en Arbúcies para configurarlas.

Los vehículos tienen capacidad para 17 viajeros sentados, otros 19 viajeros de pie y el conductor y son adaptables a un PMR. Llevan todos los sistemas de ayuda a la explotación requeridos por AMB y un motor Iveco Daily 70C18 Euro 6 de bajo consumo. Prestarán servicio en el casco antiguo de Badalona.

El Mobi City es un vehículo funcional pensado y diseñado específicamente para el ámbito urbano. Gracias a su formato de microbús (2,35 m de ancho), puede moverse ágilmente por calles estrechas. No obstante, su interior es ancho y confortable, lo que le permite transpor-

tar cómodamente un mayor número de pasajeros.

### Consolidación

En 2017, las ventas del modelo Mobi significaron el 40% de la producción total de Indcar. La mayoría se entregaron a Francia, Italia y los mercados escandinavos.

El Mobi es un concepto de vehículo muy funcional, económico y fiable carrozado sobre chasis Iveco Daily 70. Por sus características encaja muy bien en estos países para cubrir líneas de corto recorrido, urbanas, interurbanas y escolares.

Se trata de un modelo disponible en diferentes versiones, múltiples distribuciones y adaptable a PMR. Desde su lanzamiento en 2013, se ha convertido en todo un referente en Europa por su excelente relación calidad/precio. En España, cada vez son más los operadores que lo eligen para cubrir, principalmente, las rutas urbanas.



## Nogebus hace entrega de varios autobuses a lo largo de mayo

El pasado 30 de mayo, la empresa de fabricación de carrocerías para autocares, Nogebus, hizo entrega de dos unidades a la empresa catalana Autocars Penedès, una a la empresa canaria Autobuses Óscar Díaz y otra a la empresa vasca Autobuses de La Unión (Burundesa).

La entrega constó de lo siguiente: por un lado, una carrocería Touring Gold HD - 13.200m sobre bastidor Scania K410EB 4x2. Está equipado con 63 butacas en el pasaje y dos de guía tapizadas con piel sintética, aire acondicionado, tapa tipo avión con llave en ambos lados, cristales venus oscuro, faros de led, enchufe para pasaje, precalentador, suelo imitando a la madera, letrero de ruta, mesas de juego, papeleras, cámara interior y manos libres.

Por otro lado, una carrocería Touring H motor delantero sobre bastidor MAN N14 12250FOC

Euro 6 con 37 butacas tapizadas, combinación de moqueta y polipiel. Dispone de aire acondicionado, cristales venus oscuro, faros de led, suelo imitando a la madera y manos libres.

Oscar Díaz adquirió un Touring H motor delantero, una unidad carrozada sobre bastidor MAN N14 12250FOC Euro 6 equipado con 37 plazas tapizadas en moqueta y polipiel, incorpora cristales laterales venus oscuro, faros de led, radio-CD con micro guía y conductor.

Por otro lado, Autobuses la Unión adquirió un Touring H motor delantero, dos unidades carrozadas sobre bastidor MAN N14 12250FOC Euro 6 equipado con 37 plazas tapizadas en moqueta y polipiel, incorpora cristales laterales venus oscuro, faros de led, radio-CD-DVD con micro guía y conductor, juego de cortinas y letrero de ruta.

FlixBus cuenta actualmente con 300 socios de autobuses en toda Europa

## La compañía FlixBus desembarca en Estados Unidos con 1.000 conexiones

Después de su llegada al segmento de viajes de larga distancia en Europa, FlixBus exporta su modelo de negocio a Estados Unidos.

Cinco años después de arrancar el primer FlixBus en Europa, los autobuses verdes recorrerán las carreteras de Estados Unidos entre ciudades como Los Ángeles, San Francisco, Las Vegas, San Diego o Phoenix desde el 31 de mayo. FlixBus alcanzará las 1.000 conexiones diarias en Estados Unidos a finales de este año, según el anuncio realizado por la compañía junto a sus primeros socios locales desde sus nuevas oficinas centrales en Los Ángeles.

FlixBus, con sus marcas FlixBus y FlixBus, es la creación de tres jóvenes empresarios, Jochen Engert, Daniel Krauss y André Schwämmlein, que querían desarrollar un medio de transporte completamente nuevo que fuera una mezcla de startup tecnológica, comercio electrónico y transporte tradicional. Basado en este concepto, FlixBus se lanzó en Alemania en 2013 con un modelo de negocio único en el que FlixBus gestiona la tecnología, la emisión de billetes, el servicio al cliente, la planificación de la red, el marketing y las ventas, mientras que sus socios, pymes locales, son responsables de la operación diaria de los autobuses.

"Nuestro modelo de negocio ha revolucionado la forma en que la



gente ve y utiliza los autobuses en Europa, y estamos encantados de ofrecer esta nueva forma de viajar en autobús a la gente de Estados Unidos", dijo André Schwämmlein, fundador y CEO de FlixBus en Los Ángeles. "Viajar puede y debe ser sencillo y accesible para todo el mundo. Aprovechamos la tecnología para crear una mejor experiencia para los viajeros, con el objetivo de proporcionar una movilidad inteligente y ecológica para recorrer y disfrutar el mundo".

FlixBus cuenta actualmente con 300 socios de autobuses en toda Europa, muchos de los cuales son pequeñas empresas familiares. En los 28 mercados en los que opera, FlixBus ha creado más de 7.000 puestos de trabajo de conductores de autobuses. En la Fase 1 del lanzamiento en EE.UU., 180 conexiones iniciales de FlixBus serán operadas por seis socios regionales de autobuses.

"FlixBus ofrece a empresas como TCS una nueva oportunidad de nego-

cio, y estamos deseando crecer juntos a través de esta asociación. Es una forma inteligente de operar que beneficia al cliente", dijo Terry Fischer, presidente de Transportation Charter Services (TCS), uno de los primeros socios de FlixBus en Estados Unidos, con sede en Orange (California).

### Ampliación en Europa

Al mismo tiempo, FlixBus planea ampliar su oferta en Europa un 30% durante este año, con hasta 350.000 conexiones diarias. Además de expandir sus redes domésticas en mercados emergentes como Croacia, Polonia y República Checa, la compañía está centrada en servicios internacionales en los principales destinos de viaje tanto en Europa del Este como del Oeste, acorde también a la temporada de alta demanda que supone el verano. En los mercados más maduros de FlixBus, como Alemania y Francia, FlixBus extiende su estrategia de múltiples paradas y de conexiones con los aeropuertos.

## Dubai encarga 143 SC5 a Sunsundegui

El mayor operador de Dubai, RTA (Roads and Transport Authority), ha adjudicado el contrato de suministro y mantenimiento de 143 autocares de lujo a Famco (distribuidor de Volvo en el Golfo Pérsico). Estos vehículos van a ser carrozados por Sunsundegui sobre chasis Volvo B11R de la serie Euro 6. En concreto, el modelo que ha sido adjudicado es el SC5 de 13 metros.

Las principales características de este autocar son una butaca altamente cómoda y confortable, una máxima capacidad y potencia de aire acondicionado (dadas las exigencias climáticas de la región) y unos sistemas de gestión de flota, entretenimiento... de última gene-

ración. Los autocares se irán suministrando en los años 2018/2019.

El SC5es el autocar más polivalente y versátil de Sunsundegui. Creado para el servicio de cercanías y distancias medias, transporte escolar o de empresas, es un modelo de gran versatilidad y multifuncionalidad capaz de acometer también viajes de largas distancias. Heredero del diseño del SC7 mantiene el dibujo de sus líneas creando así un estilo coordinado, común a toda la gama Sunsundegui. El puesto de conducción es cómodo, amplio y ergonómico con un buen acceso a los controles, prácticamente agrupados todos a la izquierda del conductor para un mejor y más fácil manejo. Su interior amplio y

muy luminoso está concebido para el confort y su sólida estructura elimina el ruido y las molestas vibraciones favoreciendo así una marcha suave y agradable.

La carrocería cumple con la normativa antivuelco más exigente (Reglamento 66.02) y cuenta con una estructura delantera reforzada para la absorción de impactos que aporta mayor protección a la zona del conductor y del guía; las defensas interiores tienen gran capacidad de deformación para una mayor protección del pasajero en caso de impacto y el frontal y parachoques delantero están preparados para la instalación de sistemas de frenado automático y cambio de carril.

## Castrosua entrega 12 unidades a Portillo

Grupo Castrosua ha entregado 12 autobuses a la empresa Portillo perteneciente a Avanza. Se trata de 12 carrocerías Magnus.E, destinada a medias distancias, de las cuales ocho son *low entry* bastidor Volvo B8RLE 6X2, seis de 13m y dos de 15m, y las restantes cuatro son piso alto articulado de 18,7m sobre bastidor Scania KIA 6X2.

Se trata de vehículos Euro 6, además de estar todos ellos adaptados a personas con movilidad

reducida y disponer de cargadores USB. Portillo opera el transporte regular de viajeros por carretera en la Costa del Sol, entre Málaga y Algeciras. Cuenta con una plantilla de más de 500 trabajadores, una flota de más de 150 vehículos, recorre anualmente 14 millones de kilómetros y transporta más de 15 millones de viajeros.

Es la primera vez que Castrosua asiste a una presentación de Portillo, lo que hace que esta entrega sea especialmente significativa para la firma.



## Canarias estudia el implantar un carril Bus-VAO en la GC-1

Pablo Rodríguez, vicepresidente y consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, ha inaugurado la 'Jornada Técnica sobre Carril Bus-Vao', que se ha desarrollado en el Museo Elder de la Ciencia y la Tecnología.

La actividad, que ha contado con ponentes especializados en la materia a nivel nacional, ha abordado un análisis de estudio de los carriles Bus-VAO, como medida que contribuye a fomentar el uso del transporte colectivo, la reducción del vehículo privado y el alivio de la congestión circulatoria en el acceso a las ciudades; y de manera específica, ha tratado la posible implantación de este sistema de mejora de la movilidad en Gran Canaria.

"Con la jornada divulgativa que celebramos en Tenerife y ahora en Gran Canaria, lo que tratamos es que los responsables públicos, la sociedad, los profesionales en materia de obras públicas y las administraciones en general, conozcan en qué consiste la implantación de carriles Bus-VAO, vías de preferencia que pueden utilizar los transportes públicos y los vehículos privados de alta ocupación", ha señalado Rodríguez, que estuvo



acompañado por la directora general de Transportes, Yasmina García; añadiendo que "en Canarias no contamos actualmente con este tipo de vías, aunque en Tenerife ya existe una propuesta de desarrollo y en Gran Canaria nos encontramos estudiando su viabilidad".

En esta línea, el vicepresidente ha explicado que tanto en Gran Canaria como en Tenerife se debe apostar por la mejora de movilidad en los accesos a las grandes ciudades y que ello se puede lograr "con un transporte cada día más sostenible desde los parámetros de eficiencia, uso racional de los servicios, fomento del transporte público y el adecuado aprovechamiento de las infraestructuras. Innovación y sostenibilidad, es el binomio a configurar".

## EMT de Madrid realiza la presentación de su nueva imagen corporativa

La Delegada del área de Movilidad y Medio Ambiente del Ayuntamiento y presidenta de la EMT, Inés Sabanés, y el gerente de EMT, Álvaro

Fernández Heredia, han presentado el pasado 8 de mayo la nueva identidad corporativa y la nueva imagen de la empresa municipal.

Actualmente, EMT gestiona cinco servicios fundamentales en este ámbito: los autobuses urbanos de la capital, el servicio de BiciMAD, Teleférico de Madrid, la grúa municipal (Servicio de Ayuda a la Movilidad) y aparcamientos públicos y de residentes. A ello hay que añadir su área de Consultoría, muy potenciada en el último lustro, que permite a EMT exportar su experiencia y conocimiento a numerosos países del mundo. Asimismo, esta transformación pretende adaptar la imagen de EMT, la empresa municipal más grande del Ayuntamiento, a la nueva identidad corporativa del Consistorio de modo que ambas marcas convivan adecuadamente en sus diferentes aplicaciones y dotar a EMT de un referente propio en su identidad corporativa.

La nueva imagen de EMT aún en una sola identidad y un único logotipo esas actuales líneas de negocio o servicios que gestiona y explota: Autobuses, BiciMAD, Teleférico, Grúa (Ayuda a la Movilidad), Aparcamientos y Consultoría. El



nombre de la empresa y la sigla EMT perduran pero la marca se subdivide en otras tantas sub-marcas para cada uno de dichos servicios, identificados cada uno de ellos con un color corporativo diferente. El azul seguirá siendo el color identificativo general de EMT y de la actividad de autobuses; el verde será para BiciMAD, el magenta para Teleférico, el mostaza para Aparcamientos, el naranja para la Grúa y el gris para Consultoría.

### Deuda

La aprobación del Presupuesto del Ayuntamiento de Madrid y sus sociedades y empresas municipales para 2018 prevé una ampliación de capital

de 200 millones de euros para la Empresa Municipal de Transportes, de los que 74 se destinarán a la amortización de la totalidad de la deuda financiera de la compañía municipal mientras que los 126 restantes irán a parar a la modernización de todos los Centros de Operaciones (cocheras) de EMT en los próximos años.

Gracias a esta ampliación de capital, EMT va a amortizar toda su deuda, de modo que la empresa municipal, después de registrar en 2013 el mayor nivel de endeudamiento de sus 71 años de historia, se convierte "en una empresa fuerte y solvente, con unas cuentas totalmente saneadas", indican desde la EMT.



Cumple compromiso adquirido con el Ayuntamiento

## Vectalia añade tres unidades para el servicio de Cáceres

La flota de Cáceres incorpora tres nuevos vehículos que sustituirán a otros tantos que se retiran del servicio. Vectalia cumple así con el compromiso adquirido con el Ayuntamiento

El grupo Vectalia ha optado por la adquisición de tres autobuses de 12 metros, un microbús y un furgón (servicio taller) que cumplen con la normativa Euro 6. Se suma también a la flota un turismo eléctrico de cinco plazas, impulsado por batería Ion-Litio con autonomía de 400 kilómetros.

El Grupo Vectalia y el Ayuntamiento de Cáceres trabajan juntos por la preservación del medio ambiente, pero también apuestan por la tecnología y la accesibilidad, procediendo a la sustitución de los vehículos del parque de transporte urbano con más de 15 años de

antigüedad. Los nuevos vehículos contarán con cargadores USB para smartphones, rampa doble PMR (eléctrica y manual) y sistema de arrodillamiento (*kneeling*).

Los tres autobuses urbanos de 12 metros son del modelo Citaro, de Mercedes-Benz, 299 CV, caja de velocidades automática ZF Ecolife 6AP, frenos de disco en las cuatro ruedas y sistema de frenos electroneumático (EBS), ABS y ASR, además de nuevos faros con luz diurna LED y asientos del tipo Cantilever de la marca Fainsa.

Por su parte, el microbús también es Mercedes-Benz, del modelo Sprinter City65, como motor de 120 kw de potencia, caja de velocidades automática, rampa PMR eléctrica, 7,7 metros de longitud y capacidad para 12+4 sentados con 13 de pie y el conductor.



### Confort Webasto – Calefacción y Aire Acondicionado

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



#### Calefacciones de Agua

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



#### Calefacciones de Aire

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



#### Sistemas de Aire Acondicionado

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

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

Diavia

Webasto



## AMB sigue ganando viajeros al cierre del primer tercio del año

El transporte público metropolitano de Barcelona registra entre enero y abril 235 millones de viajeros, un 2,2% más que en el mismo periodo de 2017. Según los datos de la AMB correspondientes al primer tercio del año 2018, entre enero y abril más de 235 millones de viajeros utilizaron el transporte público de metro y autobús (gestión directa e indirecta) del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), lo que representa un incremento del 2,2% respecto al mismo periodo de 2017. Compensando los calendarios de dicho periodo, el incremento se situaría en el 1,6%.

"Este crecimiento implica que, entre el enero y abril, los transportes públicos de AMB han ganado 4,95 millones de nuevos viajeros respecto a 2017", explica el vicepresidente de Movilidad y Transporte de AMB, Antoni Poveda, recordando que dichos nuevos viajeros "participan del cambio de hábitos y en la mejora de la calidad del aire". Desde el punto de vista ambiental, estos nuevos viajeros permiten dejar de emitir un total de 2.651 toneladas de CO<sub>2</sub>, 0,27 toneladas de partículas y 8,29 toneladas de NO<sub>x</sub> al

aire metropolitano, que si estos viajeros hubieran optado por el vehículo privado.

Entre enero y abril de 2018, la evolución del número de viajeros en la red de metro y autobús de TMB ha seguido creciendo respecto al mismo periodo del año anterior, con un total de 205,26 millones de viajeros. En conjunto, las líneas de gestión directa de bus y metro ganaron 4,09 millones de nuevos viajeros, un 2% más.

Entre enero y abril de 2018, los servicios de gestión indirecta de AMB registraron un incremento de viajeros del 3,6% respecto al mismo periodo del anterior. Con más de 0,86 millones de nuevos viajeros, y manteniendo la tendencia al alza de años anteriores, los servicios de gestión indirecta alcanzaron en total los 29,76 millones de viajeros, un 4,1% más con calendarios homogéneos.

En cuanto al servicio nocturno (Nitbus), se observa un crecimiento muy importante de pasajeros hacia el Baix Llobregat (8,1%) y en el de Barcelona y el Barcelonès nord (8,3%), cifras que consolidan las elevadas tasas de crecimiento y el aumento continuado de los últimos años.

## Cataluña está analizando diversas mejoras en su transporte público

El Departamento de Territorio y Sostenibilidad de Cataluña ha presentado el Consejo Comarcal del Bages el Estudio de mejora del transporte público en la comarca, que incluye un paquete de medidas para potenciar la cobertura territorial del bus y mejorar de forma global la conexión de los municipios con la su capital y los servicios asistenciales. El secretario de Infraestructuras y Movilidad, Ricard Font, acompañado del director general de Transportes y Movilidad, Pere Padrosa, ha presentado la propuesta a los ayuntamientos.

Este estudio ha sido elaborado por los servicios técnicos de la Dirección General de Transportes y Movilidad en colaboración con el consejo comarcal y los municipios. Se han realizado encuestas y entrevistas con la participación del 100% de los municipios de la comarca y también se han realizado encuestas a los usuarios para poder conocer de primera mano las necesidades de movilidad existentes y poder formular las propuestas de mejora de los servicios de transporte público para su cobertura.

El estudio incluye otras mejo-

ras en los diferentes corredores de transporte público que atraviesan la comarca y que mejorarán la movilidad tanto en cuanto a los servicios que se ofrecen de lunes a viernes para la movilidad ligada al trabajo o los estudios, así como los servicios que se ofrecen los fines de semana, que se reforzarán para reforzar la movilidad más ligada al ocio.

Con este conjunto de medidas, que han sido presentadas en los municipios de la comarca, se prevé potenciar la utilización de los servicios de transporte público y mejorar tanto las conexiones internas en el Bages como las comunicaciones con otros polos importantes de movilidad como el Anoia, Alt Penedès y el Garraf y también potenciar la posibilidad de transbordo para acceder a los servicios de transporte que llegan a Barcelona.

En el ámbito comarcal destaca la mejora de la coordinación de las líneas interurbanas con el transporte urbano de Manresa para acceder a la estación de Renfe; medidas para mejorar la cobertura horaria de los servicios y garantizar así la llegada a Manresa a las horas de entrada al trabajo y los centros formativos.

El contrato se otorga por un plazo de 10 años, y fue adjudicado el 7 de abril

## IRB comienza la explotación de la línea que une Teruel con Madrid y Valencia

El pasado 7 de mayo, el grupo IRB ha empezado operar el servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera entre Madrid, Molina de Aragón (Guadalajara), Teruel y Valencia, correspondiente a la línea VAC 244 del Ministerio de Fomento. Este contrato se otorga por un plazo de 10 años y fue adjudicado al Grupo IRB el pasado 7 de abril. El itinerario de la concesión es de 454 kilómetros de longitud que el grupo cubrirá con cuatro líneas diferenciadas. De acuerdo con la oferta realizada por IRB, la tarifa máxima admisible en las expediciones ordinarias, IVA excluido, será de 0,052450 euros, por viajero/kilómetro, siendo el precio final del billete un 13% más económico para los viajeros que el precio que tenían hasta el momento.

Respecto a las rutas que incluye el servicio regular, el grupo IRB, de acuerdo con las condiciones de la licitación establecidas por el Ministerio de Fomento, ha puesto en servicio una línea entre Madrid y Teruel que comunica hasta 30 poblaciones, muchas de ellas de muy baja densidad demográfica, siendo un elemento vertebrador muy importante para Teruel, así como para Guadalajara. También se ha puesto en servicio una ruta más directa entre Madrid y Teruel, que realiza únicamente cinco paradas en las poblaciones de mayor ta-



maño, rebajando el tiempo de recorrido en más de una hora.

Una tercera ruta une Teruel y Valencia y dispone de 11 paradas en total, y cuatro frecuencias en cada sentido a lo largo de todo el día. Finalmente, se ha puesto en marcha una cuarta ruta, gracias a un acuerdo con el gobierno de Castilla-La Mancha, que comunica Guadalajara con el Pedregal. "No dejaremos de analizar constantemente las necesidades de movilidad de la población para mejorar el servicio", afirma David López Jañez, director de explotación del grupo. Y añade, "nos consta que el gobierno de Aragón también está analizando cómo mejorar el servicio de transporte a sus ciudadanos y también estamos pendientes de ello".

Para la prestación de las expediciones ordinarias mínimas fijadas en este contrato, IRB ha adquirido cinco nuevos autocares de la marca Scania modelo K410 con carrocería Irizar i6 Plus de 13 metros de longitud. Se

trata de vehículos dotados de grandes medidas de seguridad y un equipamiento de alta gama que cuenta, entre numerosos sistemas, con: servicios de entretenimiento a bordo, WiFi 4 G, plazas para PMR e invidentes, sistema de ayuda a la explotación, sistema magic eye, de detección de cansancio del conductor, sistema de control de presión de neumáticos, sistema de seguridad para evitar la colisión frontal, etc. La seguridad es clave en los servicios prestados por IRB. Además de elementos de seguridad como los mencionados, hay desfibrilador externo automático a bordo de los autocares.

IRB ha decidido apostar por Teruel confiando en empresas de la zona. Así, Talleres Valmaña, concesionario oficial de Scania, surtirá de material para el mantenimiento y el concesionario Repsol de la zona suministrará el combustible. Además, IRB se subrogará el personal de la concesionaria anterior que prestaba este servicio.

## La Xunta somete a información pública el Plan de transporte público de Galicia

La consejera de Infraestructuras y Vivienda de Galicia, Ethel Vázquez, junto con el director general de Movilidad, Ignacio Maestro, presentó en rueda de prensa el documento base del Plan de transporte público Galicia.

Se inicia el proceso de información pública para renovar las 1.400 líneas de autobús y adaptarlas a las necesidades de los gallegos, especialmente del rural. Vázquez Mourelle subrayó que este plan supondrá que Galicia se convierta en la primera autonomía que, en cumplimiento de la normativa europea, activa la modernización integral de la red autonómica de servicios de autobús. Explicó que con la publicación hoy en el Diario Oficial de Galicia (DOG) del primero de los dos procesos de información pública de este documento, la Xunta busca garantizar el diálogo con todos los agentes implicados. Así, los interesados pudieron trasladar sus sugerencias para mejorar el plan, hasta el día 31 de mayo.

El siguiente proceso de información pública será ya en 2019, cuando se abrirá a la participación de todos los interesados el detalle concreto de las rutas y de los horarios de las líneas, los proyectos de



explotación. Invitó a la máxima participación y destacó la importancia de la colaboración de los ayuntamientos, para que ciudades como Ferrol y Pontevedra, que no disponen de transporte urbano, aprovechen esta reorganización para asumir el deber legal de prestar servicios urbanos; y de las diputaciones, para que ayuden a los ayuntamientos con su transporte, de cara a un posible reforzamiento de los servicios.

Señaló que la participación activa de las diputaciones provinciales ya se solicitó en línea con el mandato del Pleno del Parlamento gallego, ya que se dirigió una carta a los presidentes en noviembre, pidiéndole colaboración en el diseño del mapa de transportes y apoyo financiero a los ayuntamientos en la puesta en marcha de servicios municipales. Preciso que ya

se iniciaron conversaciones con la Diputación de Ourense, la única que respondió al llamamiento.

### Adaptarse a los tiempos

El Ejecutivo autonómico está trabajando en el diseño de un Plan de transporte público de Galicia bueno para los usuarios, para los trabajadores y para el futuro de las Pymes, en definitiva, bueno para toda la comunidad, pues contribuirá a avanzar en la vertebración del territorio y en la igualdad de oportunidades de todos los gallegos. La Xunta está aprovechando la oportunidad que presenta el fin de las antiguas concesiones para desplegar un sistema de transporte público sostenible y eficiente, preparado para dar respuesta a las demandas actuales y futuras de movilidad de los gallegos.

## Valladolid lanza su plan sobre accesibilidad en buses

El concejal de Seguridad y Movilidad y presidente de la empresa de autobuses de Valladolid Auvasa, Luis Vélez; junto al gerente de la empresa Andrés Bernabé; el gerente de la Asociación de personas con lesión medular y otras discapacidades físicas (Aspaym) de Castilla y León, Julio Herrero; y la responsable de Accesibilidad de Aspaym, Lidia Martín, ha presentado el "Diagnóstico y Plan de Actuación sobre la Accesibilidad al transporte público en los autobuses urbanos de Valladolid".

Desde hace varios meses, Aspaym ha estado trabajando en la elaboración de este completo documento con el objetivo de conocer la situación actual de la accesibilidad del transporte público colectivo, que se concreta en la elaboración de un estudio de las condiciones de accesibilidad de las paradas de autobús urbano (dispongan o no de marquesina) y del material móvil.

Además, se propone un Plan de Acción de mejora hasta alcanzar la adaptación plena de los elementos y el cumplimiento estricto de la normativa en vigor. En la valoración se han tenido en cuenta criterios puramente normativos que marcan los reglamentos estatales, de la comunidad autónoma y ordenanzas municipales en ma-



teria de transporte y accesibilidad. Los aspectos evaluados para las paradas (582), bien con marquesina o con poste han sido: el itinerario peatonal accesible, señalización de la parada (pavimento y señalética) y la configuración y equipamiento de la marquesina (si la hubiera). En cuanto al material móvil, los puntos objeto de estudio han sido: la reserva del espacio, las características y equipamiento del vehículo y las condiciones de uso.

El concejal de Movilidad ha destacado la importancia del diagnóstico, pero también, la puesta en marcha de una serie de herramientas metodológicas, que puestas en funcionamiento permitan dotar a Valladolid de un transporte público accesible y de calidad de forma progresiva. "Desde el equipo de gobierno municipal tenemos un firme compromiso con la mejora continua de la accesibilidad y por ello Auvasa es una pieza clave en esa transformación necesaria", ha señalado Vélez.

## Granada presenta una reordenación de su sistema de autobuses urbanos

Alargar la LAC a los barrios de Chana y Zaidín; disminuir al máximo los transbordos en la ciudad; y vertebrar y dar un servicio de calidad interdistritos constituyen los principales ejes de acción del plan de reordenación del sistema de autobuses.

Una propuesta "compartida y participativa, que surge del trabajo realizado en el observatorio de la Movilidad y en las Juntas de Distrito, y cuyo principal objetivo es que los granadinos cuenten con un sistema de transporte más homogéneo, igualitario, cómodo e intuitivo".

Para la concejala granadina de Movilidad, Raquel Ruz, la reordenación propuesta resulta prioritaria: "frente al plan anterior, desde el equipo de gobierno hemos dibujado un nuevo modelo que, ante todo, pretende facilitar el día a día a los ciudadanos; un sistema más cómodo en el que la mayoría de desplazamientos se realizan en un solo autobús; y un sistema también más sencillo, que acaba con la desorientación que la nomenclatura empleada ha generado y propone claridad en la numeración de líneas".

Junto a los objetivos de calidad en el servicio público; comodidad en los desplazamientos; conexión en igualdad, extremo a extremo y sin transbordos para toda la ciudad; el proyecto apuesta por "capilarizar y atender los barrios".



Además, la concejala de Movilidad ha subrayado dos cuestiones de gran importancia para el nuevo plan: la intermodalidad con el metro y la apuesta por una sostenibilidad real.

Según la edil "desde nuestra llegada al gobierno local, apostamos por la participación para mejorar el modelo de los autobuses en Granada; arbitrar soluciones viables, igualitarias y de consenso; y resolver los problemas ciudadanos generados". Además, para lograr la total intermodalidad con el Metro, la entrada en funcionamiento del nuevo plan tendrá lugar junto a la puesta en marcha de los transbordos gratuitos. Por último, al referirse a la necesaria sostenibilidad, la concejala ha asegurado que la propuesta mejora la calidad del aire ya que, de un lado, se van a realizar el

mismo número de expediciones diarias por el centro, y de otro lado, "ahorramos una cantidad significativa de kilómetros, lo que siempre supone menos emisiones".

### Principales novedades

Una de las novedades de esta reordenación se basa en la reducción de transbordos, para lo que se ha apostado por unas líneas principales que recorrerán la ciudad de punta a punta, "cubriendo la mayor parte del territorio". En este sentido, "con el objetivo de que el sistema sea más intuitivo, cómodo y sencillo, estas siete líneas principales tendrán una numeración sencilla muy similar a la antigua para solucionar los problemas de comprensión generados por el anterior gobierno local".

Las nuevas incorporaciones irán sustituyendo a modelos más antiguos

## La ciudad de San Sebastián lleva a cabo la incorporación de 14 modelos híbridos

La empresa pública Dbus incorporará a finales de año unos modelos Lion's City NL Híbrido (A37) de MAN. Con estos aproximadamente el 45% de la flota de 12 metros del operador ya será eléctrico-híbrida.

Para finales de 2018 Dbus dispondrá de 14 nuevos autobuses híbridos de 12 metros del modelo Lion's City NL Híbrido (A37) de MAN, el último modelo de autobús híbrido que Dbus ha ido incorporando a su flota. Así lo ha aprobado el Consejo de Administración de Dbus y el Pleno del Ayuntamiento de San Sebastián. Además de los autobuses previstos para 2018, este año se adquirirán también los vehículos que estaban previstos para 2019.

Asimismo, todos los vehículos serán híbridos, de manera que aproximadamente el 45% de la flota de 12 metros de Dbus será eléctrico-híbrida, constituyendo una de las flotas más respetuosas con medio ambiente. Estas incorporaciones responden a la necesidad de Dbus de poner en servicio nuevos vehículos para sustituir a los autobuses más antiguos de la flota. Se espera que los autobuses se vayan recibien-



do para finales de año para poder prepararlos y que posteriormente puedan ir entrando en servicio.

### MAN Lion's City NL Híbrido

Dbus dispone desde febrero de 2018 de cuatro autobuses de este mismo modelo. El autobús MAN Lion's City Híbrido permite una reducción de las emisiones en torno a un 25% respecto a autobuses diésel de características similares, poniendo de relieve el constante compromiso de Dbus con la ecología y la sostenibilidad. Al igual que esos vehículos, los nuevos autobuses híbridos dispondrán de algunas mejoras:

Una configuración 'serie' con ausencia de caja de cambios que pro-

porciona un alto nivel de confort de la conducción. 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.

Disponen de la novedosa 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 entorno. Los vehículos funcionarán en las distintas líneas de autobuses de Dbus. Disponen de letrero de parada solicitada en la parte de atrás para favorecer la comodidad de las personas usuarias.



## Titsa ha abandonado la venta de los bonos magnéticos

La empresa del Cabildo de Tenerife, dejó el pasado martes de vender los bonos magnéticos en sus estaciones y puntos de venta. La tarjeta 'tenmás' es el nuevo soporte de pago válido para viajar en guaguas y tranvía, aunque los bonos magnéticos podrán seguir usándose hasta el mes de septiembre, cuando ya sólo se podrá utilizar la tarjeta sin contacto.

Hasta la fecha se han recibido 48.500 solicitudes y se han entregado más de 41.000 tarjetas 'tenmás', por lo que son ya más de 70.000 los usuarios del nuevo sistema de pago, entre los que hay alrededor de 16.000 tarjetas con Abono Joven y unas 18.000 del colectivo de mayores y personas con discapacidad del Cabildo de Tenerife y del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

La 'tenmás' puede ser adquirida y recargada cuantas veces sea

necesario a través de la página web [www.tenmas.es](http://www.tenmas.es), en oficinas de información y venta de Titsa y Tranvía, así como en alrededor de 500 puntos de venta, que pueden consultarse en la propia página web y en [www.titsa.com](http://www.titsa.com).

Hasta el 31 de mayo o fin de existencias, la tarjeta puede ser adquirida de manera gratuita. A partir de esa fecha, el precio de la misma será de dos euros, ya que incluye los gastos de emisión, gestión y comercialización e IGIC. Además, tiene una garantía de dos años. La 'tenmás' incluye como novedad un monedero recargable de hasta 100 euros en múltiplos de cinco euros.

El resto de colectivos, familia numerosa, estudiantes universitarios y abonos mes del área metropolitana, siguen recargando los mismos títulos y cantidades que hasta ahora.



El presidente de La Rioja destaca el valor del modelo de transporte rural

## Ceniceros: 'El transporte rural hace frente al reto demográfico'

El Gobierno de La Rioja ha concedido la gestión de sus Líneas Rurales de transporte regular de viajeros a la empresa Arasa por un importe de 3.282.482 euros para los próximos 10 años. La gestión incluye cinco rutas que facilitarán los desplazamientos a una población superior a 53.000 riojanos que residen en 71 núcleos poblacionales, 63 municipios y ocho pedanías, en especial de las personas mayores que viven en estas localidades.

En la presentación de la nueva flota de autobuses, el presidente del Gobierno de La Rioja, José Ignacio Ceniceros, ha destacado que el modelo de transporte rural "es un ejemplo del trabajo que está haciendo el Gobierno de La Rioja para mejorar las condiciones de vida en el medio rural y hacer fren-

te al reto demográfico de la mano de la Agenda para la Población". Ceniceros ha puntualizado que "se trata de un servicio muy valorado, ya que proporciona un transporte prácticamente a medida y a un precio asumible".

Este nuevo contrato de transporte rural ha sido fruto de la participación y el diálogo con Ayuntamientos, empresas y vecinos y, según ha destacado el presidente del Ejecutivo regional, "del esfuerzo realizado por la Consejería de Fomento para mejorar las prestaciones del servicio".

Arasa, perteneciente a la firma Autobuses Jiménez, es una de las principales compañías de transporte del país. Actualmente también es adjudicatario de la gestión del Metropolitano y de la

mayoría de las líneas de Interurbano de La Rioja.

### Líneas Rurales

En este nuevo contrato se han incorporado 13 municipios: Casalarreina, Castañares de Rioja y Anguciana (en Haro), Badarán, Cárdenas, Tricio, Baños de Río Tobía, Bobadilla y Anguiano (en Nájera), y Torrecilla, San Román, Jalón y Torre (en Cameros). Otra de las novedades es el servicio bajo demanda para núcleos de menos de 20 personas que funcionará en las siguientes localidades: Cellorigo, Casas Blancas, Pazuengos, Ledesma de la Cogolla, Arenzana de Abajo, Torre en Cameros, Pinillos, Ajamil, Hornillos de Cameros, Bergasillas Somera y Villarroya. Se realizará a través de una llamada telefónica previa.



## Zaragoza inicia la operación con un Veris híbrido de Vectia

El nuevo autobús híbrido escalable a eléctrico de Vectia empieza hoy a prestar servicio en la flota de Autobuses Urbanos de Zaragoza.

El vehículo, un autobús Veris híbrido de 12 m con modo dual de conducción (híbrido y modo 100% eléctrico), ha sido parametrizado para que, a través de un sistema de GPS, pase a funcionar en modo eléctrico en determinadas zonas de la ciudad. En estas zonas sensibles, como pueden ser núcleos urbanos con alta densidad de población, cercanía a hospitales, edificios históricos o avenidas con tráfico elevado, las emisiones contaminantes se reducirán al 0%, cumpliendo así el compromiso del Ayuntamiento de Zaragoza y Avanza Zaragoza con la preservación del medio ambiente, la utilización de energías limpias en el transporte público y la movilidad sostenible.

Esta es la segunda prueba programada para este año con vehí-

culos de tecnologías limpias y forma parte de un plan, mediante el cual el Ayuntamiento de Zaragoza, de la mano del Grupo ADO-Avanza, testará en la ciudad hasta seis modelos diferentes de autobuses de tecnología eléctrica durante 2018.

### Cifras

El pasado 7 de julio de 2017 se aprobó la compra extraordinaria de flota de bus, pasando de 62 millones de inversión a 92 a lo largo de la vida de la contrata. De esta manera, se ha pasado de comprar un total de 191 buses a 253. Los últimos con motor diesel se compraron en 2016. A partir de ahora, todos van a ser como mínimo híbridos o eléctricos. La edad media de la flota de Avanza Zaragoza se ha reducido, pasando de 9,83 años de media de edad a finales de diciembre de 2016 a 8,7 años.

## Un nuevo sistema de pago 'contactless' para Alicante

El alcalde de Alicante, Luis Barcala, junto con representantes de Vectalia, CaixaBank y Visa, han presentado una nueva tecnología que permitirá el pago *contactless* con tarjeta bancaria, teléfono móvil o *wearables* en el transporte público de Alicante. Este sistema de pago pondrá al servicio de los alicantinos y personas que visiten la ciudad un medio de pago global, convirtiendo Alicante en una de las pocas ciudades europeas que permiten el pago con tarjeta bancaria EMV *contactless*.

En la primera fase del proyecto, este nuevo sistema estará operativo en las líneas de autobús más turísticas del transporte de la ciudad, como son el Turibús de Alicante (autobús turístico que recorre la ciudad) y la Línea C6 (Aerobús), que conecta la ciudad con el aeropuerto. En 2017 recalcaron en Alicante más de 86.000 cruceristas, mientras que el aeropuerto de la ciudad es uno de los más importantes de toda la Península en cuanto a volumen de pasajeros, con un tráfico que supera los 13 millones de personas al año. Estos factores han sido claves para seleccionar ambas líneas como las primeras en implementar esta solución.

"Hace muchos años que apos-



tamos por Alicante como *Smart City* y con esta iniciativa continuamos abriendo unas líneas de actuación infinitas a través de la aplicación de nuevas tecnologías", ha destacado el alcalde, quien ha agradecido a las entidades su implicación, al tiempo que ha explicado que con el nuevo sistema "el transporte público será más accesible, con menos limitaciones y sin problemas de divisas para quienes nos visitan, haciendo así punteros los servicios que ofrece la ciudad".

La nueva tecnología bancaria *contactless* permitirá a los usuarios del transporte público de Alicante acceder al autobús con solo acercar su tarjeta habitual, teléfono móvil o pulsera, tal y como lo realizan en sus compras cotidianas.

## Primer diagnóstico Olimichat de movilidad en autobús en la provincia de Almería

El delegado territorial de Fomento y Vivienda en Almería, Antonio Martínez, ha conocido, de manos de Olimichat, el resultado de un primer diagnóstico realizado por dicha empresa sobre la movilidad en transporte regular de viajeros por carretera en la zona del Poniente almeriense, concretamente entre las localidades de Almería, Roquetas de Mar, Félix y El Ejido, que dará lugar a los pliegos de la nueva concesión de líneas de autobuses en esta zona.

Para ello, la consultora, adjudicataria del contrato, ha realizado cerca de 2.000 encuestas entre viajeros y residentes de la zona, cuestionarios de valoración y mejora sobre los actuales servicios de transporte en los diferentes centros de atracción de viajeros, así como aforamientos de toma y deje de viajeros al objeto de identificar los puntos de mayor recurrencia de origen y destino. El objetivo es conocer el estado de las concesiones de transporte que, a través del Consorcio Metropolitano del Área de Almería, conectan la capital con algunos de los municipios más importantes del Poniente almeriense y la percepción y valoración de las mismas por el usuario de las líneas.



### Proyecto

Una vez obtenido un primer análisis, la empresa se ha inmerso en la redacción del anteproyecto, proyecto y los pliegos de prescripciones técnicas de la concesión de transporte público regular de viajeros por carretera que unirá estas localidades, un ámbito donde en 2017 se realizaron más de un millón y medio de desplazamientos, con especial relevancia para desplazamientos entre los municipios de Almería y Roquetas de Mar, trayecto en el que se localizaban casi dos tercios de estos tránsitos.

A este primer análisis, según ha informado Martínez, se van a sumar los datos obtenidos por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar, administración que el pasado mes

de noviembre adjudicaba de forma paralela los servicios de consultoría para el diseño de sus líneas de transporte urbano ya que, tanto los dirigentes de la entidad consorcial como los representantes del Consistorio roquetero, han reiterado que "ambos proyectos esperan ser concluidos con las mayores dosis de coordinación y colaboración interadministrativa", ha recordado el delegado.

La futura concesión de transporte sustituirá a las actuales VJA-152, Almería-Norías de Daza (Almería-Aguadulce-Roquetas de Mar); la VJA-197, 'Almería-El Ejido-San Agustín' y la VJA-149, 'Almería-Félix', con lo que pasará a prestar servicio unitario a una población potencial cercana a los 400.000 habitantes.

La colaboración entre ambas entidades, desde hace 65 años, cristaliza en el eTruck, que tiene 100 km de autonomía

# DAF y VDL se alían para poner en el mercado un camión 100% eléctrico basado en el modelo CF

VDL, fabricante holandés de autobuses y autocares con 65 años de historia y uno de los referentes a nivel europeo en cuanto a propulsión

eléctrica, acaba de dar el salto al segmento de los camiones presentando su eTruck 100% eléctrico, destinado a la distribución sobre la base de

un DAF CF al que incorpora su cadena cinemática ya testada en los autobuses urbanos que circulan por las principales ciudades del continente.

Durante la presentación celebrada el pasado día 16 de mayo, Willen van der Leegte, presidente de VDL, declaró que "un buen trabajo requiere tiempo", haciendo referencia a los dos años que se lleva trabajando en el proyecto de la mano de DAF, "uniendo fuerzas y experiencias en busca de un futuro mejor".

VDL, que fue fundada en 1953, colabora con DAF desde hace 65 años tanto en motores como en ejes, debido en parte a su cercanía geográfica, pues ambas compañías tienen su sede en Eindhoven. En el desarrollo de sus autobuses "pone el foco en la mejora de los motores, el consumo, la eficiencia y una mejor calidad del aire. Hemos conseguido mucho, pero aún queda camino por recorrer, sobre todo gracias a la disrupción que supone la movilidad eléctrica, que ha hecho que pasemos de ser fabricantes a convertirnos en proveedores de soluciones. La movilidad eléctrica es parte de nuestra estrategia de movilidad limpia y sostenible", según Van der Leegte, quien añadió que "el futuro será eléctrico, no solo en el segmento de autobuses, sino en todo el transporte profesional".

VDL dispone de un sistema modular de fabricación que permite adaptar el vehículo a la demanda, con distintos tamaños de



batería en función de la aplicación, carga rápida, reutilización de los bloques cuando es posible y con el sistema híbrido en caso de ser necesaria una mayor autonomía. Y es que "el almacenamiento de la energía es crucial para el desarrollo de la electromovilidad, combinado con la facilidad de adaptación a las necesidades de cada cliente".

En el nuevo camión eléctrico, VDL se encarga del motor, las baterías y los componentes,

mientras que DAF aporta la cabina y el chasis. El presidente de VDL concluyó que "este eTruck es fruto de 65 años de colaboración con DAF", y que este hito hace posible que "nos mantengamos a la vanguardia de la implementación de nuevas tecnologías".

## Aportación de DAF

Preston Freight, presidente de DAF Trucks, se mostró muy feliz por los dos últimos años de colaboración con VDL, repasando los

90 años de historia de su compañía y recalando que, en los últimos 20, han sido capaces de reducir en un 96% las emisiones de CO<sub>2</sub>, mejorando así también la calidad del aire en las ciudades.

Apuntó que DAF presentó su primer LF híbrido en 2010, al que siguieron el XF híbrido en 2012, el prototipo Convenient en 2016 y el EcoChamps un año después.

Ahora, el eTruck se presenta en versión tractora 4x2 con la cabina del CF (tara de 9.700 kg) y

la propulsión e-Power de VDL, pudiendo alcanzar las 40 toneladas gracias a un motor eléctrico de 210 kW, un par motor de 2.000 Nm, un paquete de baterías de 170 kWh y una autonomía inicial de 100 km, que se recarga en 30 minutos por el sistema rápido y en una hora y media por completo.

El vehículo entrará en operación este mismo año "para obtener datos, acumular experiencia y poder ir ampliando las configuraciones", concluyó Freight.



En la imagen del centro, Willen van der Leegte (izq.) y Preston Freight flanquean a Cora von Nieuwenhuizen, ministra holandesa de Infraestructuras.

# Mexocar

## LOS AUTOBUSES AUTÓNOMOS LLEGAN A GÖTEBORG



Un autobús lanzadera está operando para conectar la Universidad de Tecnología de Chalmers, el Parque de las Ciencias Johanneberg y la Biblioteca Chalmers. **p. 28**

## MOVILIDAD PARA UNA MENOR CONTAMINACIÓN



Según los datos de la Aema, el 13% de las partículas contaminantes en los 28 países de la Unión Europea son ocasionados por el transporte por carretera. **p. 28**

## LA ELECTROMOVILIDAD LLEGA PARA QUEDARSE



Los beneficios ambientales y la creciente viabilidad financiera hacen, según Scania, que los vehículos eléctricos sean clave para el transporte sostenible. **p. 29**

El fabricante navarro da un paso adelante sobre el chasis de Sprinter

## El primer ONE de Integralia con 25 plazas, en manos de La Palmita



Integralia acaba de efectuar la entrega oficial de su primer microbús ONE, carrozado sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter. Es el primer modelo con capacidad para hasta 25 personas más conductor. De su diseño destaca la iluminación, con hasta 14 líneas LED en el interior, y el parabrisas panorámico, que proporciona la máxima visibilidad en el área de conducción. La empresa, afincada en Navarra, destaca la buena acogida unánime del ONE entre todos los transportistas que lo han podido probar, según sus responsables. **Novedades pág. 27**



## El futuro del urbano de MAN

"Un nuevo autobús urbano para una nueva experiencia". Así comenzó su intervención Frederik Zohm, responsable de I+D en el Consejo de MAN Truck & Bus, durante la pre-

sentación del nuevo urbano de MAN, el Lion's City, añadiendo que "la sostenibilidad y el confort" y la eficiencia también se encuentran en el foco de la marca. **Novedades pág. 27**

## Volvo renueva su gama de autocares

Volvo Buses acaba de presentar, en sus instalaciones centrales de Göttemburgo (Suecia), una gama totalmente nueva de autocares para operaciones turísticas y de largo recorrido. Con un renovado diseño de primera clase, una aerodinámica que permite ahorrar combustible y una seguridad de máximo nivel, el fabricante escandinavo afronta un importante paso hacia adelante con esta nueva gama, que se compone de dos modelos: el Volvo 9900 de alto standing y el versátil y polivalente Volvo 9700. La novedad es que ambos modelos serán comercializados en nuestro país. **Contacto pág. 23-26**



## Sumario



**MANN-Hummel** aumenta sus ingresos por ventas en 2017 hasta 3.900 millones, un 11,8% más. **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<sup>a</sup>: .....  
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



Profunda renovación del vehículo, que se complementa con el montaje del nuevo motor D15

# Con el Lion's City, el futuro transporte urbano es ya una realidad para MAN

"Un nuevo autobús urbano para una nueva experiencia". Así comenzó su intervención Frederik Zohm, responsable de I+D en el Consejo de MAN Truck

& Bus, durante la presentación del nuevo urbano de MAN, el Lion's City, añadiendo que "la sostenibilidad y el confort" también se encuentran en el foco

de la marca, así como la eficiencia y la reducción de emisiones, tanto de partículas como de NOx. Por eso, destacó la eficiencia del nuevo motor D15.

Siete años de trabajo tienen 'la culpa' del nuevo MAN Lion's City, la renovada generación de urbanos de la marca. Jan Aichinger, responsable de Producto, mencionó que con un diseño "inconfundible" más moderno y adaptado a la familia, que inauguró el Lion's Coach en la última edición de Busworld, el nuevo urbano incorpora luces led en los grupos delanteros y traseros, así como en el interior "con cientos de posibles colores", reforma todo el espacio para el pasaje y el puesto de conductor buscando la máxima comodidad, y reduce en más de una tonelada su tara, concretamente 1.130 kg en la unidad de 12 metros.

Visualmente llama la atención, además de los característicos faros con banda de LED a modo de luz de marcha diurna y el típico parachoques negro de MAN con emblecedor cromado, la bajada de la línea lateral de los cristales, que además contribuye a la mejora de los TCO como parte de una cubierta segmentada. También la parte trasera es un distintivo inconfundible del Lion's City de MAN, al igual que del nuevo Lion's Coach.

El nuevo Lion's City es el primer urbano de MAN con suspensión independiente. Gracias a ella, en caso de que una rueda transite por un firme irregular, los movimientos de la rueda y el soporte solo se transmiten ligeramente al lado contrario.

Los nuevos amortiguadores de



PCV (Premium Comfort Valve) reemplazan a la anterior tecnología de amortiguación como solución de serie. Estos amortiguadores puramente hidráulicos permiten una adaptación óptima del chasis en relación con el confort de conducción y la estabilidad del vehículo en los ámbitos de utilización típicos como arrancar, circular sobre ondulaciones largas del suelo u obstáculos cortos.

Gracias a un nuevo concepto de conducción de aceite, se dispone de muchos más parámetros, de modo que es posible una adaptación específica para cada variante de ejes, lo que, a su vez, produce

un comportamiento en carretera mucho más confortable.

## Led y comodidad

MAN opta por los LED no solo para la luz de marcha diurna. Los faros principales están disponibles por primera vez totalmente en LED y, junto con las luces traseras LED, forman parte del equipamiento de serie. En el compartimento interior también se utiliza esta moderna tecnología de iluminación.

El conductor dispone de un puesto perfeccionado y optimizado, que se integra en el concepto de diseño mediante las curvas de la puerta de la cabina.



## A detalle

### Motor D15

1 El nuevo D15 es un motor de nueve litros con tres escalones de potencia (280, 330 y 360 CV) para un par máximo de 1.600 Nm a partir de las 800 rpm.

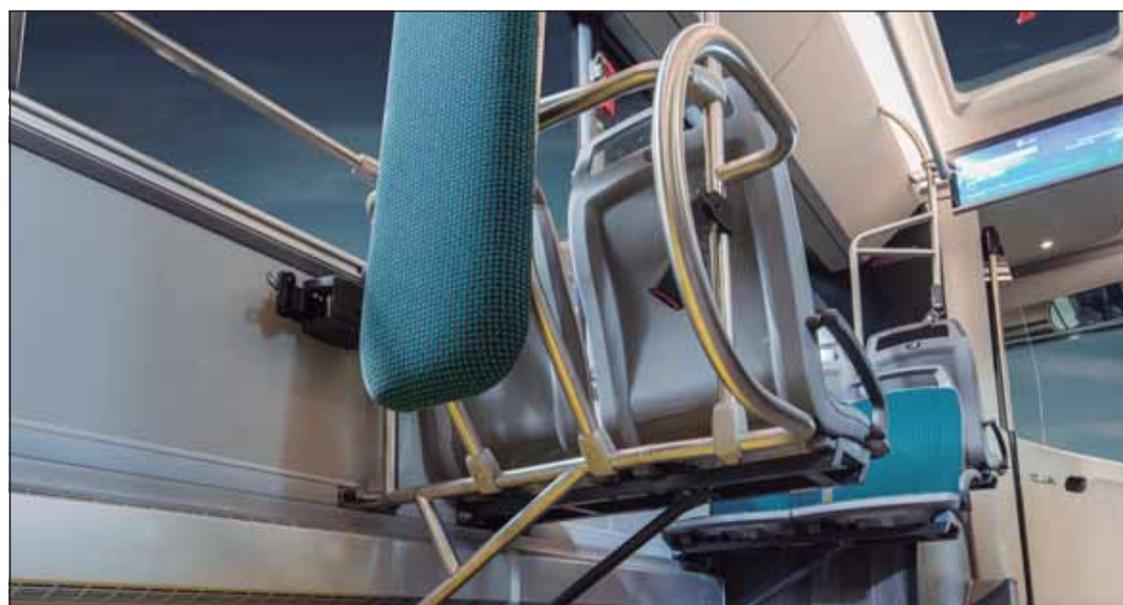
2 Elimina el EGR para cumplir con Euro 6d y reduce, por sí solo, en un 6% el consumo de su predecesor, el D20.

3 El ahorro de consumo puede alcanzar el 16% con el nuevo sistema EfficientHybrid, un alternador en el cigüeñal conectado a una UltraCap situada en el techo, la cual almacena energía en las frenadas para alimentar todos los sistemas cuando el motor está parado.



## Mercado

# Puertas y asientos más cómodos pensando en el viajero



La nueva generación de autobuses urbanos MAN ha introducido más mejoras en las puertas. Siguen procediendo de la gama propia de MAN, pero son 10 cm más anchas y proponen un recorrido más rápido, directo y armonioso. Se puede escoger entre puertas neumáticas oscilantes hacia fuera y hacia dentro, así como puertas con accionamiento electrohidráulico oscilantes hacia dentro o correderas basculantes hacia dentro.

Se utilizan componentes de eficacia probada y no es necesario realizar ajustes ni lubricaciones durante el funcionamiento. Gracias al uso del sistema modular, está garantizado el suministro económico y una alta disponibilidad de los recambios, lo cual repercute positivamente en los LCC.

El nuevo diseño de los asientos se aprecia en el aspecto claro, agradable y ordenado del nuevo concepto Colour & Trim en el interior. Para ello, se han seleccionado los colores claros y oscuros de tal manera que las zonas funcionales se vean respaldadas funcionalmente como corresponde. Al mismo tiempo, el nuevo concepto de los asientos, con distancias optimizadas entre los asientos y la fijación de los asientos a carriles laterales, no solo ofrece más espacio sino que, además, facilita la limpieza.

Para ello, un bastidor del asiento estandarizado se fija a una pared lateral a través de dos carriles. Sobre él se pueden montar de forma fácil y flexible las carcasas de asiento que se desee, utilizando adaptadores.



El fabricante sueco renueva sus modelos 9900 y 9700, vehículos integrales que comercializará en nuestro país

## Autocares Volvo para los próximos 20 años

Volvo Buses acaba de presentar, en sus instalaciones centrales de Gotemburgo (Suecia), una gama totalmente nueva de autocares para operaciones turísticas y de largo recorrido. Con un diseño de primera clase, una aerodinámica que permite ahorrar combustible y una seguridad de máximo ni-

vel, el fabricante escandinavo afronta un importante paso hacia adelante con esta nueva gama, que se compone de dos modelos: el Volvo 9900 de alto standing y el versátil y polivalente Volvo 9700. Ambos modelos serán comercializados en nuestro país.

"Hemos llevado a cabo la renovación más importante de nuestra gama de autocares en Europa en las últimas décadas. Los cambios abarcan desde la estructura del vehículo y las propiedades de conducción, hasta el diseño moderno y totalmente nuevo. Se trata de una nueva plataforma para autocares basada en un concepto integral", afirmó Håkan Agnevall, presidente de Volvo Buses, durante el evento de lanzamiento, añadiendo que se trata "de una nueva experiencia de lujo para los más exigentes". A preguntas de NEXOBUS, el presidente confirmó que "llegarán solo en versiones diésel", aunque sin descartar que, en el futuro, el concepto de electromovilidad que maneja la marca para el segmento urbano pudiera ir implementándose también en la oferta de autocares, y añadiendo que esta plataforma tiene dos décadas de recorrido, al igual que su predecesora.

### LOS VOLVO 9900, AL DETALLE

Volvo 9900	
Longitud	12,4 / 13,1 / 13,9 m
Anchura	2.550 mm
Altura	3.850 mm
Configuración	4x2 y 6x2
Suelo	en pendiente
Volvo 9700	
Longitud	12,4 / 13,1 / 13,9 m
Anchura	2.550 mm
Altura	3.650 mm
Configuración	4x2 y 6x2
Motorización común	Volvo D11
Potencias	380 / 430 / 460
Transmisión	I-Shift
Opcional	sistema I-See
Carrocería	estructura autoportante






---



---

**CARACTERÍSTICAS**


---



---

# Renovado y atractivo diseño exterior e interior que piensa en el ahorro y la comodidad a bordo

Muchas son las novedades que presentan ambas gamas, incluyendo una carrocería que proporciona un nivel bajo de ruido y vibración en el interior, un sistema de climatización para proporcionar una temperatura adecuada en cada momento, asientos ergonómicos de diseño propio con conexión USB en la parte de atrás, renovado salpicadero con las botoneras agrupadas por funcionalidades, amplitud en el espacio interior para los pasajeros, y múltiples elementos de seguridad, "que forman parte de nuestro ADN", según Aknevall, como la renovación Volvo Dynamic Steering (que tuvimos ocasión de comprobar dinámicamente, con excelentes impresiones) o el refuerzo frontal anticolidión.

Externamente, los nuevos autocares adoptan la imagen corporativa de los camiones FH, con faros en ángulo que distinguen a

Volvo del resto de fabricantes. En el caso del 9900, incorpora también una exclusiva línea lateral en Z en la parte inferior de las ventanillas, que aporta elegancia y dinamismo, y redundante en la mejora de la visibilidad del conjunto.

El diseño aerodinámico y la reducción del peso bruto en 350 kg hacen posible una reducción de consumo de hasta un 4%, que puede incluso mejorarse con la opción del chasis dinámico, que baja dos centímetros cuando circula a más de 80 km/h para mejorar la aerodinámica, y Volvo I-See.

La conectividad cierra el círculo de la presentación. La oferta integral de Volvo Care, de Volvo Action Service 24/7 y la configuración de hasta siete paquetes de mantenimiento y reparación, se suman a una nueva opción para autocares de limitación automática de velocidad en determinadas zonas, que ya

estaba disponible en la gama de urbanos de última generación.

## Diseño de vanguardia

Durante el segundo día del evento, se sucedieron una serie de talleres explicativos para conocer al detalle las novedades de la gama. En el dedicado al diseño, se expuso que éste responde a la integración de muchos conceptos, aunque entre los básicos se encuentra el cuidado del pasaje, "lo que Volvo hace en combinación con las cuestiones industriales que se necesitan". El frontal, con los grupos heredados de los camiones FH, es "muy reconocible, junto con la parte superior del parabrisas". A esto se añade la ventaja inferior de la puerta delantera, que mejora la visibilidad. Los expertos aseguran que se ha reforzado el Pilar A, se ha mejorado la visibilidad y se han redondeado las esquinas. Sin olvi-

dar la línea quebrada de la parte inferior de la ventana lateral, "única y particular" del 9900 de Volvo, que guarda consonancia con la inclinación interior del espacio de las butacas, para mayor visibilidad.

Por lo que respecta a la trasera, se han aplicado los mismos conceptos de volumen que en el frontal, aportando estabilidad en la parte baja y solidez, y cuidando la parte aerodinámica.

El espacio para el conductor también se ha remodelado, "dándole prioridad al confort y la seguridad. Todos los botones se han redistribuido, quedando agrupados por funcionalidades". La información que cada conductor necesite la puede configurar en el *display*, el tacógrafo se ha reubicado para ser más accesible, el volante también es nuevo y el espacio físico se ha mejorado. Existen varias fórmulas de acabado.

Los pasajeros también disponen de gran amplitud de espacio, no solo para las piernas, sino debajo de los maleteros superiores. Las luces led marcan el diseño.

En comparación con la generación anterior, la altura general del 9900 ha aumentado 12 centímetros. De esta forma, se ha conseguido más espacio para el compartimento de equipajes y, además, los pasajeros se sentarán en una posición más alta en el autobús.

La combinación del suelo tipo sala de cine en pendiente y los grandes paneles de cristal permite crear una buena visibilidad de la parte delantera y los laterales del autocar. El techo del compartimento del pasajero es ocho centímetros más alto que antes y la transición más amplia entre las paredes y el techo ofrece también una experiencia interior mucho más espaciosa.




---



---

**SEGURIDAD**


---



---

# Volvo Care, una solución integral para que cada cliente pueda solicitar solo por lo que necesita

Volvo Care es la nueva solución de seguridad que el fabricante propone a sus clientes. "Se trata de una solución global porque queremos que nos perciban como su mejor socio", declaró Niklas Orre, responsable de Estrategia de Producto, durante la presentación. Se pretende mejorar las prestaciones del vehículo desde su electrónica, la financiación y seguros, el equipamiento y la disponibilidad. Todo ello estará disponible en una web específica, dentro de muy pocas semanas.

El cliente puede confeccionar su propio vehículo desde el principio, eligiendo los colores, el motor, la potencia, la longitud, la capacidad de los depósitos, el interior (existen distintas personalizaciones en función de los mercados)...

Pero también existen siete paquetes con distintos presupuestos, que el cliente puede combinar a su elección, según sus necesi-

dades o preferencias: confort, seguridad, media, visibilidad, confort de los pasajeros, eficiencia y rendimiento del conductor, éste último mediante el I-coach, el sistema de asesoramiento en tiempo real. "Volvo, en función de los resultados de una encuesta que hemos realizado a 6.000 usuarios y 1.000 conductores, propone a cada cliente los paquetes que consideramos más se ajustan a su negocio", según Orre.

Como novedad en el segmento de autocares, la telemática de Volvo permite limitar de forma automática la velocidad de los autocares en determinadas zonas.

También se destacó el Gold Contract de mantenimiento, que da opción (entre otras cosas) a una monitorización continua del vehículo con transmisión al conductor y a la sede de la compañía, y la aplicación Volvo Connect, que se

ofrece gratis durante dos años al propietario del vehículo.

Por lo que respecta a la financiación, entre las múltiples opciones disponible se destacaron el *leasing* financiero (con posibilidad de adquisición, recompra o refinanciación al término del primer periodo) y el *leasing* operacional, el más demandado y con mayor índice de crecimiento (un 40% de las operaciones en Suecia), que combina el producto y el mantenimiento para reducir los costes al máximo.

Para finalizar, se desarrollaron sendos talleres dinámicos, uno de pruebas con simulador y de demostración de las bonanzas de la Volvo Dynamic Steering, y otro de prueba de conducción en circuito cerrado, donde se puso de manifiesto la suavidad de dicha dirección y de la acción del cambio I-shift, en su última versión F.





## ENCUESTA

## Comodidad y seguridad es lo que más demanda el usuario

Algunos desean un menú de tres platos para cenar y otros prefieren navegar por Internet, charlar o simplemente descansar. A casi la mitad de los encuestados les interesa la seguridad y nada menos que dos tercios afirman que utilizan el cinturón de seguridad cuando viajan en autocar. Estos son algunos de los resultados de la encuesta de pasajeros de Volvo Buses que se realizó en seis países europeos, cuyas conclusiones fueron abordadas en otro de los talleres.

Se entrevistó a un total de 6.000 personas, que habían viajado en autocares turísticos o de largo recorrido en Alemania, Italia, España, Reino Unido, Francia y Suecia, para que dieran su opinión sobre cómo debe ser un viaje en autocar para que ofrezca una experiencia positiva. "Trabajamos constantemente, junto a nuestros clientes, para que la opción de viajar en autocar sea lo más atractiva y competitiva

posible. En este sentido, la opinión de los pasajeros resulta fundamental. En nuestras encuestas observamos que la mayoría de los pasajeros tienen puntos de vista similares en todos los países, pero también hay algunos aspectos que los diferencian", comenta Niklas Orre.

Entonces, ¿qué es lo que más le gusta hacer a la gente cuando viaja en autocar? Dormir, charlar, ver películas y leer son las respuestas más repetidas. Así pues, no es de extrañar que contar con asientos cómodos y disponer de un amplio espacio para las piernas sean dos de las condiciones más importantes para disfrutar de un buen viaje.

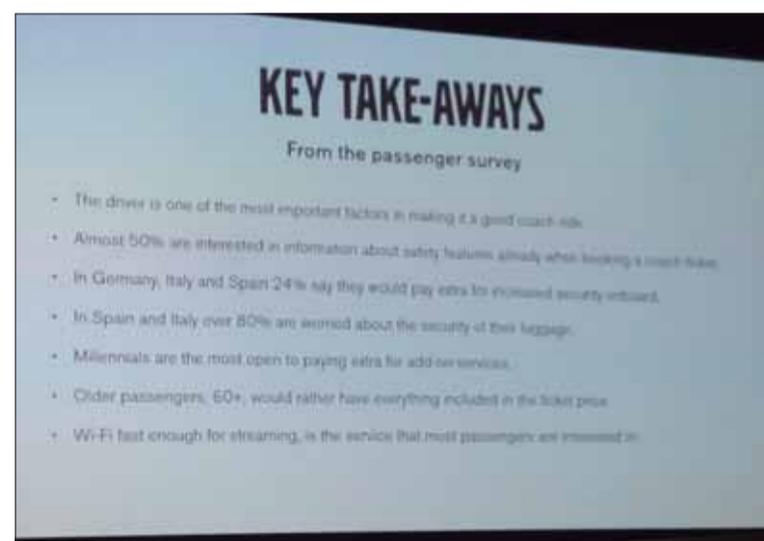
Una conexión wifi rápida encabeza la lista de los servicios más deseados por los pasajeros. Esto es algo por lo que muchos pasajeros, sobre todo los más jóvenes, estarían dispuestos a pagar un poco más. A la mayoría de los pasajeros les parece importante poder

comprar algo para comer o beber a bordo. Algunos incluso desearían tener la opción de darse un lujo y pedir un menú de tres platos para cenar. La seguridad obtiene constantemente una puntuación elevada. El 47% de los pasajeros desean que les informen sobre la seguridad del autocar antes de reservar sus billetes y el 66% utilizan el cinturón de seguridad del vehículo. Los países donde más se utiliza el cinturón de seguridad son Suecia, Francia y España.

### Tres consejos de convivencia

La encuesta también revela mucha información para aquellos que deseen llevarse bien con sus compañeros de viaje.

— Consejo número uno: no hacer ruido. Nada menos que para el 79% de los encuestados, los pasajeros ruidosos son sin duda el problema más molesto en un viaje en autocar. — Consejo número dos: no empu-



jes con las rodillas el respaldo del asiento de delante. No hay cosa más molesta que el pasajero de detrás te clave las rodillas en la espalda (71%).

— Consejo número tres: El olor fuerte a comida es otra de las cosas que no gustan demasiado (50%), aunque, en este aspecto, los pasajeros italianos se muestran mucho más tolerantes (25%). A los pasajeros suecos parece no importarles mucho el hecho de que la gente se

descalce, algo que rara vez se considera aceptable en el resto del continente.

"En definitiva, podemos decir que la comodidad, la seguridad y una compañía agradable son factores importantes para cualquier persona que realice viajes de larga distancia en autocar. Los pasajeros quieren wifi y asientos cómodos, pero no les gusta que les claven las rodillas ni que la gente se descalce", concluye Niklas Orre.

El ONE, sobre chasis Sprinter, destaca por su diseño y la implementación de la tecnología más avanzada

# Integralia lanza el primer microbús de Mercedes para un máximo de 25 plazas



Integralia ya ha entregado oficialmente su primer microbús ONE, carrozado sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter. Es el primer modelo con capacidad para

hasta 25 personas más conductor. De su diseño destaca la iluminación, con hasta 14 líneas LED en el interior, y el parabrisas panorámico, que proporcio-

na la máxima visibilidad en el área de conducción. La empresa destaca la buena acogida del ONE entre todos los transportistas que lo han podido probar.

[A detalle](#)

## Algunos datos

- 1 Es el único microbús construido sobre Mercedes-Benz Sprinter con capacidad de hasta 25 pasajeros más conductor. Es decir, con alta capacidad pero concebido como un vehículo ligero.
- 2 ofrece más espacio para los viajeros, mayor visibilidad y un uso intuitivo para el conductor, con la consiguiente mejora de la seguridad en la conducción.
- 3 El espacio de conducción también ha sido cuidadosamente diseñado. Integralia tenía el objetivo de dotarlo de la máxima amplitud y un sistema intuitivo para maximizar su rendimiento.

Integralia ya tiene en las carreteras el último modelo desarrollado por su fábrica navarra, el ONE. Se trata del único microbús construido sobre Mercedes-Benz Sprinter con capacidad de hasta 25 pasajeros más conductor. En el evento de la entrega de la primera unidad, que se hizo a la empresa canaria La Palmita, el nuevo director de Marketing, Comunicación y Ventas de Integralia, Íñigo Leache, también aprovechó para hacer hincapié en que previamente había sido probado por unos 130 transportistas de empresas de toda España: "El comentario ha sido muy bueno por parte del 100% de las personas que han probado el vehículo".

Según Leache, gran parte de las buenas críticas que el ONE ha recibido están relacionadas con el reparto del peso de este modelo, que tiene una masa máxima autorizada de 5,5 toneladas. Por su parte, el director del Departamento de Ingeniería, Ángel Ruiz, también ha destacado los avances tecnológicos de este nuevo modelo de la conocida Sprinter: "Hemos acudido a sectores que implementan la tecnología de manera avanzada para aplicarla a nuestro vehículo combinada con diseños propios. Un ejemplo de ello radica en el desarrollo de una *interface* que simplifica el manejo del vehículo y que aporta gran practicidad", comenta Ruiz.

"ONE ha supuesto un reto muy ambicioso para todo el equipo, pe-



ro ya es una realidad", ha resumido el director general de Integralia, Oscar Lana, en la entrega del primer modelo. "Es un modelo más innovador que todos los anteriores y creemos que va a revolucionar el Sector. Es la combinación perfecta de espacio, calidad, armonía, innovación, diseño, comodidad y máximo rendimiento", detalla.

### Equipamiento

El gran atractivo del vehículo son las diferentes distribuciones, algunas de ellas con 25 pasajeros más conductores, 24 pasajeros o la del ONE+, de 20 pasajeros y conductor. El modelo ha sido diseñado

pensando en hacer más agradable el trayecto a sus pasajeros, algo que consigue gracias a las diferentes fuentes de luz, como las 14 líneas de LED del interior. Por su parte, el área de conducción ha sido pensado para tener la máxima visibilidad gracias al parabrisas panorámico.

ONE cuenta con una bodega de gran amplitud. El portón trasero ha sido pensado para permitir una apertura completa: la bodega queda totalmente a la vista, facilitando la carga del equipaje. En los maleteros laterales, se ha desarrollado un sistema de apertura innovador a través del cual se abren unos cajones para facilitar la carga y descarga.



## Mercado

# ‘El One ha generado un nuevo segmento para Mercedes’



"El ONE ha generado un nuevo segmento para Mercedes con su producto Sprinter", asegura el director general de Integralia, Oscar Lana. "Hasta ahora, lo máximo que tenía era un vehículo de 22 plazas, y nosotros, sobre la misma base, hemos creado un segmento que va desde las 22 a las 25 plazas, explica Lana". Además, el ONE también ha supuesto un avance para la gama de productos de Integralia, según explica su directivo: "Nosotros no teníamos hasta ahora un producto trabajado desde un chasis, así que entramos en un nuevo segmento de mercado".

El director general de Integralia ha subrayado las buenas valoraciones que obtuvo este modelo cuando se presentó en la FIAA 2017. "Luego, durante todo este año he-

mos trabajado en darle ya la forma definitiva, en ir optimizando el proceso de industrialización", explica. Además, Oscar Lana también adelanta que durante los próximos años seguirán incorporando en el mercado nuevas versiones del One.

El modelo urbano, por ejemplo, va a estar disponible a finales de 2019, mientras que los avances en el campo de los vehículos eléctricos se esperan para más adelante, ya que Integralia desarrollará un prototipo para finales de este año, pero todavía no tiene fecha de salida. Por último, preguntado por la expansión internacional, Lana defiende que la naturaleza de Integralia, que no trabaja vía distribuidor, hace que su entrada a un país sea más costosa, "pero con la ventaja de conocerlo más y no depender de terceros".



## Estreno de los autobuses autónomos en Göteborg, Suecia

El primer autobús autónomo ya está rodando por las calles de Göteborg, Suecia. El viaje inaugural tuvo lugar el jueves 3 de mayo en el campus de la Universidad de Tecnología de Chalmers en Johanneberg. La fase inicial de esta iniciativa ya ha comenzado. Un autobús lanzadera autónomo ahora está abierto y disponible para el público, moviendo personas entre la entrada principal de la Universidad de Tecnología de Chalmers, el Parque de las Ciencias Johanneberg y la Biblioteca Chalmers.

"Tenemos la intención de demostrar que los vehículos autónomos son seguros y cómodos", dice Anne Rosa Simonsen, gerente de comunicaciones de Autonomous Mobility, la empresa responsable de la operación. "¡Comenzar en el tráfico real es como un aterrizaje lunar para nosotros!". Detrás de esta aventura se encuentra una asociación formada por entre quince organizaciones y empresas relacionadas con la movilidad, la planificación urbana y el transporte. Birger Löfgren, en el instituto de investigación RISE Viktoria, es quien lidera el trabajo.

"Estos pequeños autobuses autónomos son un tipo de vehículo completamente nuevo, lo que crea oportunidades que no creíamos que

existieran anteriormente", dice. "Pueden ayudarnos a comprender cómo se pueden desarrollar las ciudades del futuro, con la reducción de la propiedad de automóviles privados y la creación de un transporte más eficiente, especialmente donde las personas comparten viajes".

Después de una prueba de cuatro semanas en el área de Chalmers, el proyecto se trasladará en otoño al Lindholmen Science Park, el creciente clúster de innovación en Göteborg, donde se desarrolla una gran parte del desarrollo de la tecnología de vehículos en Suecia. Allí, el plan continuará por un período de seis meses. El proyecto de autobuses en Göteborg es parte del programa de innovación del Gobierno, 'Los viajes y el transporte de la próxima generación', y está financiado en parte por Vinnova a través de Drive Sweden.

"Este es un proyecto importante y colaborativo donde los negocios, el mundo académico y los actores públicos unen fuerzas", dice Birger Löfgren. "Durante el período de prueba, realizaremos una investigación sobre la tecnología y la aceptación del usuario que se utilizará para evaluar el potencial de la tecnología de vehículos autónomos".

## Cantabria destinará casi 900.000 euros a remodelar la Estación Autobuses de Santander

El Gobierno de Cantabria destinará algo más de 2,3 millones de euros a obras de reparación en diversas carreteras autonómicas y casi 900.000 a la remodelación del vestíbulo de la Estación de Autobuses de Santander. El Consejo de Gobierno ha autorizado, en su reunión del 3 de mayo, la celebración de los contratos para acometer ambos proyectos, promovidos por las consejerías de Obras Públicas e Innovación, Industria, Turismo y Comercio, respectivamente. En la sesión, el consejero de Obras Públicas ha informado de las obras adjudicadas por su departamento desde el pasado mes de enero, entre las que figuran la construcción la construcción del nuevo puente sobre el río Saja en Virgen de la Peña y varias mejoras en la red autonómica, con

una inversión total superior a los ocho millones de euros.

Respecto a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se autorizó un contrato para acometer reparaciones puntuales de la capa de rodadura en diversas carreteras autonómicas, con un coste de 2.314.050 euros. El consejero informó de la adjudicación de varias obras, con una inversión total de 8.171.683 euros.

Entre estas adjudicaciones se encuentra la construcción del nuevo puente sobre el río Saja en Virgen de la Peña (3.384.862 euros) y la mejora de las carreteras Pontones-Suesa (1.272.920); los accesos a Mentera Barruelo y La Alcomba en Ruesga (1.249.930); el acceso a Riolastras en Solórzano (618.310), y el tramo La Canal-Soto en Villacarriedo (374.011) y otras actuaciones menores.

# La movilidad sostenible es una pieza clave para reducir la contaminación

El Día de la Tierra, que se celebra cada año el 22 de abril, es un momento perfecto para recapacitar sobre lo que es-

tamos haciendo con ella, porque, como se suele decir, no hay un planeta B, y nuestra obligación es cuidarlo.

Según los datos de la Aema (Agencia Europea del Medio Ambiente), el 13% de las partículas contaminantes en los 28 países de la Unión Europea son ocasionados por el transporte por carretera. Cuando vemos los coches circulando en las poblaciones o en las carreteras, incluso en los enormes atascos, hay un hecho que se repite: coches con una o dos personas en su interior, raramente más.

El responsable de Desarrollo de FlixBus en España, Daniel Novo, comenta que "si pensásemos un poco más los efectos de coger el coche cuando no es imprescindible, la mayoría de veces utilizaríamos medios de transporte alternativos y más sostenibles. Mis opciones son claras, para moverme por la ciudad, en bicicleta, y para traslados más largos, el autobús".

Por otro lado, según un estudio realizado recientemente por el Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal), cambiar los coches por bicicletas compartidas podría evitar hasta 73 muertes al año en Europa y se ahorrarían 226 millones de euros. Además, la capacidad que tiene cada autobús para trasladar a un gran número de pasajeros (unas 50 plazas de media), le convierte en uno de los medios de transporte más respetuosos con el medio am-



biente. Un autobús puede sustituir a unos 30 coches particulares, con el correspondiente beneficio social de reducir el tráfico y la contaminación, entre otras cosas.

Daniel Novo añade que "el futuro de la movilidad se basa en la sostenibilidad, en dar alternativas ecológicas al transporte en coche. Por eso estamos invirtiendo en *e-mobility* y tenemos el orgullo de ser la primera empresa del mundo en utilizar e-Buses en sus líneas regulares de autobuses de larga distancia".

FlixBus, por otro lado, siempre ha ofrecido a sus usuarios la oportunidad de viajar con un impacto cero, con un sistema de donación para la compensación de las emisiones de CO2 de su trayecto. El importe se invierte en un proyecto ecológico certificado conforme a normas medioambientales internacionales, el cual compensa la cantidad de emi-

siones de CO2 generada. Solo en 2017 en torno a cuatro millones de pasajeros (el 10% de los usuarios de FlixBus) compensaron la emisión de su trayecto gracias a esta iniciativa.

### Flix-E-Bus eléctrico

Ya está funcionando el primer Flix-E-Bus totalmente eléctrico en las líneas de FlixBus en Francia, equipada con tecnología limpia (0 emisiones de CO2, 0 NOx). Solo la primera línea ahorrará casi 140 toneladas de CO2 al año. En verano de 2018 se incorpora el bus eléctrico también a una línea de FlixBus en Alemania y el objetivo es seguir invirtiendo en un transporte cada vez más limpio. Acorde a esto, los trenes de FlixTrain que ya operan en Alemania son eléctricos, y todos los autobuses verdes de FlixBus en España cumplen con la norma EuroVI, la más estricta para motores diesel.

## Istobal lanza batería de innovaciones para mejorar los equipos de lavado

Istobal, grupo español especializado en soluciones de alta calidad en el lavado y cuidado para la automoción, lanza en Uniti Expo 2018 una batería de tecnologías inteligentes para aumentar la productividad de los equipos de lavado, emocionar al usuario con experiencias de lavado agradables, además de proteger el medio ambiente con soluciones sostenibles. Del 15 al 17 de mayo, la compañía española participó en el certamen alemán para presentar en primicia sus últimas innovaciones tecnológicas y potenciar su crecimiento en Europa.

En su stand 1J06, el grupo español mostró su puente de lavado Istobal M'NEX32, con nuevas prestaciones y opcionales. Su terminal de pago dispone del nuevo Smartdrive, un sistema que permite al usuario seleccionar el programa base de lavado y añadir diferentes extras en función de sus necesidades y preferencias (como champú anti-mosquitos, cera Glossy Tears repelente de agua de lluvia o rociado de llantas entre otros).

Además, el usuario tuvo la posibilidad de disfrutar de la experiencia de lavado en el interior del vehículo o fuera del mismo, con distintos dispositivos que añaden seguridad y confort en el proceso de la-



vado. Istobal desplegó asimismo cómo funciona su novedoso Xtract Dosing System, el sistema de dosificación de producto químico Istobal esens que la compañía ha rediseñado para simplificar su gestión, obteniendo un control aún más preciso del proceso de lavado y de la cantidad de químico empleado. Este nuevo sistema genera menos residuos al utilizar producto químico puro, con lo que con una botella de dos litros se puede realizar el mismo número de lavados que con una garrafa tradicional de 20 o 25 litros.

Otras novedades de Istobal M'NEX32 que se pudieron ver en Uniti Expo son las guías luminosas de centrado o el rociado químico espumoso para llantas que, combinado con los sistemas lava-ruedas de Istobal, consigue eliminar la suciedad más difícil de las llantas gracias a su elevado poder espumante y a

la penetración del producto en toda la superficie de la misma.

El área de Centros de Lavado estará protagonizada por el Istobal n'joyavant de dos pistas instalado en armario que incluye caldera, sistema de recirculación de agua anti-hielo, y todos los dispositivos de tratamiento y desinfección del agua, tanto de red, como recirculada y osmotizada. Además, se presentarán un amplio abanico de accesorios para centros de lavado a presión destinados a facilitar al máximo el lavado y convertir el cuidado del coche en una actividad cómoda y divertida para el usuario. Así, estarán presentes soportes para el lavado de bicicletas, accesorios para colgar el casco y la chaqueta, y pistolas infantiles con las que el lavado del vehículo será una actividad de ocio en familia.

Las baterías y la infraestructura ocupan un lugar importante como desafíos que deben superarse

## Scania explica las razones por las que cree que la electrificación ha llegado para quedarse

Los beneficios ambientales y la creciente viabilidad financiera hacen que los vehículos electrificados sean clave para el transporte sostenible. El impacto de las tendencias disruptivas en la industria del transporte no solo es significativo cuando se trata de opciones sostenibles, sino que es una consideración fundamental para un buen negocio. Scania está trabajando en una amplia gama de tecnologías de transporte sostenible para reemplazar los combustibles fósiles. La hoja de ruta de la electrificación es un elemento clave de esa estrategia.

Nils-Gunnar Vågstedt, que lidera la investigación de Scania sobre tecnología de electrificación, explica lo importante que es esta tendencia en un contexto global: "Para empezar, existe una conciencia global cada vez mayor sobre la electrificación y sus beneficios ambientales, incluida la potencial huella de carbono cero, vehículos más silenciosos y cero emisiones de partículas. No solo se pueden reducir las emisiones cuando se utilizan vehículos electrificados, sino que también se puede reducir considerablemente el consumo de energía".

Una razón por la cual las cosas están cambiando tan rápidamente

en la industria del transporte es que los vehículos eléctricos son cada vez más viables desde el punto de vista financiero, sin la necesidad de ayudas adicionales, como se requería en las primeras etapas de desarrollo de la tecnología. "Cuando la economía operativa y el objetivo más importante de la sociedad de reducir el impacto ambiental se alinean, la elección de la mejor solución será muy simple, y vendrá una interrupción del modelo tecnológico existente de la industria", explica Vågstedt.

Las baterías y la infraestructura ocupan un lugar importante como desafíos que deben superarse en el camino hacia la electrificación de los vehículos. Ambos aún requieren un gran desarrollo antes de que puedan estar listos para soportar vehículos totalmente eléctricos en masa, así como trabajar con las diferentes versiones híbridas que también requieren baterías y que son más comunes en la actualidad.

"Las baterías para vehículos de todos los tamaños ya tienen una gran demanda, y todavía estamos en los primeros días de la adopción de esta tecnología. Nos estamos moviendo en la dirección correcta y está sucediendo rápidamente, pero



es necesario desarrollar baterías más sostenibles. Necesitan vivir más tiempo, ser más enérgicos y el coste debe reducirse. Como industria, también debemos asegurarnos de que el abastecimiento de materiales, la producción de energía y el reciclaje de baterías sean sostenibles a lo largo del tiempo".

Uno de los pilares del enfoque de Scania para ofrecer soluciones de transporte sostenible es asegurarse de que sean lo más eficientes posible. En el caso de la electrificación, esto significa usar la menor cantidad de baterías posible para una solución de transporte específica y optimizar las paradas para cargar o cargar mientras se conduce, como ocurre en la autopista eléctrica.

### Carretera eléctrica

La carretera eléctrica es uno de los proyectos de electrificación más interesantes de Scania. Desde junio de 2016 está operativo un tramo de dos kilómetros de carril de la autopista E16, a las afueras de la ciudad sueca Gävle, en el contexto de un proyecto con Siemens. Los camiones de Scania que circulan por esta carretera cuentan con un colector de energía por pantógrafo colocado en el chasis detrás de la cabina. Estos pantógrafos a su vez van conectados a líneas eléctricas aéreas situadas sobre el carril derecho de la carretera. Los camiones pueden conectarse y desconectarse en marcha con total libertad, y cargar las baterías de los vehículos, que poseen un sistema de propulsión eléctrico híbrido.

## Nuevas lentes específicas para conducir, de Visionlab

Visionlab, compañía española de centros ópticos, acaba de lanzar al mercado las últimas lentes progresivas especiales para la conducción, Kümer Drive. Las lentes equilibran y contrarrestan entre un 13% y un 20% la pérdida de agudeza visual que afecta a todos los conductores durante la conducción nocturna y crepuscular.

Las nuevas lentes, que se fabrican de forma exclusiva en la planta que la compañía tiene en Fuencarral (Madrid), han sido desarrolladas con tecnología propia, y permiten mejorar la sensibilidad de los ojos al contraste, así como una mayor comodidad en la visión lejana y optimizar la visión del cuadro de mando.

Según Gonzalo Lanchas, director técnico de Visionlab, "la proporción de accidentes mortales crece de forma notable durante la noche, entre otras cosas porque la agudeza visual se reduce un 70%, y el sentido de profundidad es siete veces menor, es decir que se reduce nuestra capacidad para detectar objetos y su distancia".

## La nueva tecnología diésel de Bosch puede solucionar el problema del NOx

Los nuevos desarrollos de Bosch pueden ayudar a los fabricantes de vehículos a reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) tan drásticamente, que les permitan cumplir con los límites futuros. Incluso en las pruebas 'Real Driving Emissions' (RDE), las emisiones de los vehículos equipados con la nueva tecnología diésel de Bosch no solo están significativamente por debajo de los límites actuales, sino también con los que entrarán en vigor a partir de 2020.

"Bosch está superando los límites de lo que es técnicamente factible. Equipados con la última tecnología de Bosch, los vehículos diésel se clasificarán como vehículos de bajas emisiones y, sin embargo, seguirán siendo asequibles", ha señalado el CEO de Bosch, Volkmar Denner, que también ha pedido una mayor transparencia con respecto a las emisiones de CO2 causadas por el tráfico rodado; así como que, tanto el consumo de combustible como las emisiones de CO2, se midan también en el futuro en condiciones reales de conducción.

Desde 2017, la legislación europea exige que los nuevos modelos de turismos probados según una combinación RDE de ciclos urbanos, interurbanos y de autopistas, no emitan más de 168 miligramos de NOx por kilómetro. A partir de 2020, este límite se reducirá a 120 miligramos.



Pero incluso hoy en día, los vehículos equipados con la tecnología diésel de Bosch pueden alcanzar tan solo 13 miligramos de NOx en ciclos estándar RDE legalmente conformes. Una combinación de tecnología avanzada de inyección de combustible, un sistema de gestión del aire recientemente desarrollado y una gestión inteligente de la temperatura ha hecho posibles lecturas tan bajas.

Bosch pretende usar la inteligencia artificial para construir sobre la base de estos últimos avances. Esto marcará un paso más hacia un hito importante, el desarrollo de un motor de combustión que, con la excepción del CO2, no tenga prácticamente impacto en el aire. "Creemos firmemente que el motor diésel seguirá desempeñando un papel importante en las opciones de movilidad futura. Hasta que la electromovilidad llegue al mercado de masas, todavía necesitaremos

estos motores de combustión altamente eficientes", dijo Denner.

Su ambicioso objetivo para los ingenieros de Bosch es el desarrollo de una nueva generación de motores diésel y gasolina que no produzcan emisiones significativas de partículas y NOx. Denner quiere que los futuros motores de combustión sean responsables de no producir más de un microgramo de NOx por metro cúbico de aire, el equivalente al 2,5% del límite actual de 40 microgramos por metro cúbico.

### Transparencia y pruebas realistas

Volkmar Denner ha apuntado que las pruebas de consumo no deberían realizarse en el laboratorio, sino en condiciones reales de conducción, lo que crearía un sistema comparable al utilizado para medir las emisiones. Cualquier evaluación de las emisiones de CO2 debería extenderse significativamente más allá del tanque de combustible o la batería.



## Nokian Tyres inicia construcción de centro tecnológico en España

Nokian Tyres inicia la construcción de un nuevo centro tecnológico de pruebas en España. La ceremonia de la primera piedra se celebró este viernes en el emplazamiento del nuevo centro en Santa Cruz de la Zarza (Toledo, Castilla-La Mancha). Las primeras pistas de prueba se completarán el próximo año, y se espera que el centro tecnológico esté a pleno funcionamiento en 2020.

Nokian Tyres actualmente opera dos centros de pruebas en Finlandia (Ivalo y Nokia). Añadiendo un tercer centro tecnológico y de pruebas en el clima más cálido de España permite realizar pruebas durante todo el año a los neumáticos de verano y de invierno, en todas las estaciones. El objetivo es desarrollar neumáticos que sean más seguros, más funcionales y ecológicos que antes. Las pruebas se realizarán principalmente en neumáticos de verano y *all-season* con característica de rendimiento para altas velocidades; de los que hay una alta de-

manda en los mercados de Nokian Tyres en crecimiento de Europa Central y Norte América.

"Hemos estado planificando el nuevo centro durante mucho tiempo en cooperación con las autoridades locales y otros socios. Ahora es el momento de dar el siguiente paso y comenzar a construir un centro tecnológico para el futuro, que ofrezca oportunidades versátiles para acelerar el desarrollo de productos y hacer crecer nuestra gama de productos", asegura Hille Korhonen, presidenta y CEO de Nokian Tyres.

El centro tecnológico tendrá un impacto positivo en la actividad económica y el empleo de la región. El proyecto empleará a unas 200 personas durante la construcción y 40 en fase de operación. Emiliano García-Page, el Presidente de Castilla-La Mancha, y Patricia Franco, Consejera de Economía, Empresas y Empleo, están agradecidos por la inversión y la cooperación a largo plazo que brindarán nuevas oportunidades para la región.



## Castilla y León destina a rebajar tarifas 7,5 millones de euros

El Consejo de Gobierno de Castilla y León ha autorizado la suscripción del convenio de colaboración entre la comunidad autónoma castellanoleonés y Madrid, para la ejecución de una política conjunta en materia de transporte colectivo de viajeros, en relación con determinados municipios de las provincias de Ávila y Segovia. El convenio tiene una duración de cuatro años y permite la articulación de la continuación en la colaboración entre las dos Administraciones en materia de movilidad que venía produciéndose desde que fue suscrito el primer convenio en el año 2005, momento en el que dio comienzo una política conjunta de movilidad entre ambas comunidades en materia de transporte público de viajeros que vio incrementada su dotación económica de forma sustancial en el año 2016.

La aportación de la Comunidad de Castilla y León es de 7.495.000 euros, el 82% del importe total del convenio, mientras que la aportación de la Comunidad de Madrid es de 1.349.100 euros, el 18% del coste restante. Esta distribución de porcentajes se basa en los flujos de movilidad existentes entre los residentes en Segovia, Ávila y Ma-

dríd fijada en proporción a la actual adquisición de los abonos mensuales a los operadores

El convenio da respuesta a las necesidades de movilidad de ciudadanos de las provincias de Ávila, Segovia y Madrid y, en particular, a los residentes en las zonas limítrofes de ambas comunidades autónomas y tiene como premisa fundamental abaratar el coste para el usuario de los bonos mensuales de los operadores, incidiendo así en el logro de la máxima reducción del precio en el trayecto Ávila y Segovia con destino Madrid y viceversa.

El nuevo modelo de tarifas (que con la suscripción del presente convenio queda plenamente consolidado) fue implantado en octubre de 2016, y desde entonces viene produciendo un ahorro medio anual aproximado superior a los 1.000 euros por usuario (según el tipo de bono que se utilice y la distancia a Madrid) asegurando así a los ciudadanos de Ávila y Segovia la continuidad de los beneficios en el servicio de transporte público, y mejorando significativamente las condiciones económicas en los precios de bonos tanto de jóvenes como de adultos, contribuyendo a la fijación de población en dichas provincias.



## MANN+Hummel logra unos ingresos por ventas de 3.900 millones de euros

MANN+Hummel aumentó los ingresos por ventas del ejercicio 2017 hasta alcanzar los 3.900 millones de euros, un 11,8% más que en año anterior. El nivel del EBIT ha alcanzado los 185,1 millones de euros, con un margen del 4,8%.

"Como se anunció el año pasado, en el transcurso de 2017 pudimos aumentar más los ingresos por ventas y también mejorar sustancialmente nuestro resultado anual", ha declarado la CFO de MANN+Hummel, Emese Wissenbacher. El EBIT aumentó en 69 millones de euros hasta alcanzar los 185,1 millones de euros. Después del ajuste para efectos extraordinarios de deficiencias no previstas hasta la cantidad de 14,2 millones de euros, el resultado operativo ascendió a 199,3 millones de euros.

"Las industrias de la automoción y la ingeniería mecánica están experimentando una transformación fundamental. Lo mismo ocurre con nuestro modelo de negocio. Los impulsores son las

soluciones de transporte alternativas, la digitalización y el crecimiento de la importancia de la sostenibilidad. La conformación de la movilidad y la industria del futuro pocas veces ha sido tan interesante como lo es hoy día, o ha presentado tantas oportunidades", ha añadido el director general de Equipo Original, Kai Knickmann, durante la presentación de las cifras del ejercicio económico de 2017 en Ludwigsburg (Alemania).

### Incremento de la plantilla

En 2017, MANN+Hummel ha dado empleo a un total de 20.535 personas en todos sus centros. Con el fin de tener más en cuenta el alto dinamismo de la industria de la automoción, la empresa tiene previsto obligar a la cooperación basada en proyectos dentro del grupo. Un ejemplo a este respecto es el proyecto del 'Comedor de polvo fino', en el que compañeros de diferentes disciplinas están cooperando sin estorbo de

las limitaciones de las estructuras existentes.

En 2017, el grupo invirtió 133 millones de euros en investigación y desarrollo. Según Knickmann, la empresa desea mantener su posición en filtración, independientemente de si esta tiene relación en los campos de la automoción, las ciencias biológicas o la tecnología medioambiental. Pero para obtener un avance fundamental tendrá que haber un salto en la tecnología de las baterías. En base a la flota total de vehículos, incluso en 10 años es probable que la cuota de mercado de los vehículos eléctricos esté por debajo del 5%, según las previsiones que maneja la empresa.

Emese Wissenbacher se ha comprometido a mejorar más el margen de beneficio en 2018. En total se espera un crecimiento en los ingresos por ventas en el rango porcentual del 5% junto con una evolución ligeramente positiva del margen. El margen operativo (EBIT) también se establece que esté en el rango del 5%.

## Castilla-La Mancha contribuye a la formación de conductores profesionales

La Consejería de Fomento de Castilla-La Mancha, a través de la Dirección General de Carreteras y Transportes, contribuye a me-

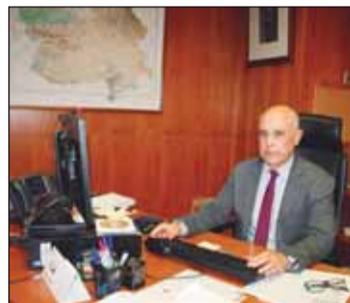
jorar la competitividad y formación específica de los conductores profesionales de la región, tanto de mercancías como de viajeros.

El director general de Carreteras y Transportes, David Merino, ha explicado que "con la aplicación del Real Decreto 1032/2007, estas competencias fueron asumidas por las comunidades autónomas, y recoge que para obtener ese CAP los conductores tanto de camiones como de autobuses profesionales deben realizar dos modalidades de formación". Por un lado, de cualificación inicial cuando es la primera vez que se obtiene y que requiere la realización de un curso presencial de 140 horas, así como la posterior realización de una prueba escrita. Y por otro lado, el de formación continua, que también debe hacerse a través de formación presencial en un curso de 35 horas que debe realizarse cada cinco años.

Una formación que, como ha in-

dicado Merino, "gira en torno a una conducción eficiente, el manejo del tacógrafo, normativa sobre tiempos de conducción y descanso, aspectos de seguridad vial, primeros auxilios y ergonomía, entre otros. En este sentido, aglutina la utilización de todos los elementos del vehículo para mejorar las habilidades de los conductores a la hora de ejercer su profesión, para que estén mejor preparados y amplíen sus conocimientos respecto a la legislación vigente sobre el transporte o economía del transporte". Como ha añadido, "estamos contribuyendo a mejorar su competitividad, formando sobre seguridad vial, conducción eficiente, ahorro de energía, aspectos medioambientales, seguridad e higiene en el trabajo", entre otras.

Estos exámenes para la obten-



ción del CAP se supervisan desde la Dirección General de Carreteras y Transportes, a través de los 220 centros de formación autorizados. Son autoescuelas y centros de formación privados, de los cuales, y en lo que va de legislatura, se han autorizado 25 nuevos en la región: seis en Albacete, cinco en Ciudad Real, dos en Cuenca y doce en Toledo.



## Se celebra la segunda edición de reunión Movin'On, de Michelin

Desde el 30 de mayo hasta el 1 de junio, la ciudad canadiense de Montreal acogió por segundo año consecutivo Movin'On, una reunión internacional sobre movilidad sostenible organizada por Michelin, en la que se dieron cita más de 4.000 líderes de diferentes sectores para definir el futuro de la movilidad.

Bajo el lema 'From Ambition to Action', la Cumbre Mundial sobre Movilidad Sostenible regresa a Montreal para reunir a líderes mundiales de ámbitos sociales como la política, el urbanismo o la empresa, procedentes de más de 30 países, con el obje-

tivo para pasar a la acción e impulsar los cambios necesarios a la hora de reinventar y dar forma a la movilidad del futuro. Movin'On 2018 dará audiencia a todas las propuestas encaminadas a conseguir una movilidad global, inteligente, sostenible y multimodal.

Entre los temas destacados de este año se trató la descarbonización y calidad del aire para lograr una movilidad sostenible con el año 2050 como objetivo, tal y como exige la COP21; así como tecnologías que aceleren la implementación de soluciones para el transporte del futuro.

Guía **Nexobús** de Vehículos y Modelos

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

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

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

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

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

# Oibus moderniza la estructura y el diseño de su página en Internet

Oibus presenta una nueva versión de su web con un diseño *responsive*, que mantiene una amplia información sobre sus destinos en Europa, vuelve a incluir un área de ayuda al viajero y mantiene la gestión de reservas, que no es válida para las agencias.



es.oibus.com

Oibus, empresa de transporte por carretera del Grupo SNCF, antes iDBUS, presenta una nueva versión de su página modificando sensiblemente el diseño y la estructura de la anterior, válidos para cualquier tipo de terminal, así como el sistema de reservas de sus trayectos de bus y los de otras compañías de transporte europeas, con posibilidad de mantenimiento posterior pero no disponible para las agencias de viajes. La página, en la que se ha vuelto a incluir un área de ayuda para el usuario, presenta versiones en español, francés, inglés, flamenco, holandés e italiano.

## INFORMACIÓN

Presenta un mapa activo y una relación de sus destinos, desde la que se puede acceder al destino en el que ofrece el plano de situación de la parada y todos los trayectos con llegada y con salida en ese destino, indicando su precio. También permite hacer el seguimiento de un trayecto.

## RESERVA

Dispone de un completo sistema de reservas de sus trayectos y de los de otras compañías de transporte europeas, que ofrece una completa información del viaje con sus transbordos y paradas y contempla el mantenimiento posterior, pero no la reserva desde agencias.

## GENERAL

Sigue sin incluir información sobre la empresa, pero ahora ofrece una completa área de ayuda al viajero para antes y durante el viaje, sobre el mantenimiento de la reserva así como el enlace con sus redes sociales y formularios para reclamaciones y sobre objetos perdidos.

### ▲ Lo Mejor / Cobertura

Ofrece un amplio conjunto de trayectos en autocar por gran parte de Europa, con una gestión de reservas fácil y completa.

### ▼ Lo Peor / Mapa de Paradas

Los resultados de la búsqueda en el mapa de paradas no incluyen todos los destinos que ofrece en la relación y la reserva.

## OIBUS / Transportes

### Ponderación de los Valores

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

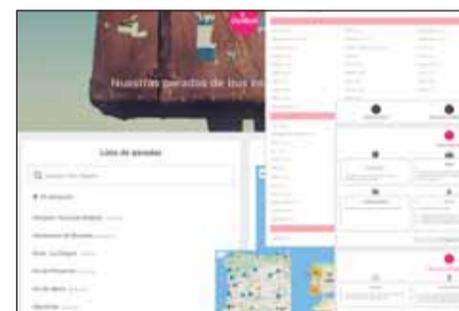
## EVALUACION NEXOBUS

A pesar de su amplia cobertura en gran parte de Europa, la web de Oibus sigue siendo de muy poco interés para los profesionales de Turismo, ya que aunque ofrece una amplia información sobre rutas en varios países, sigue sin contemplar la gestión de reservas desde las agencias.

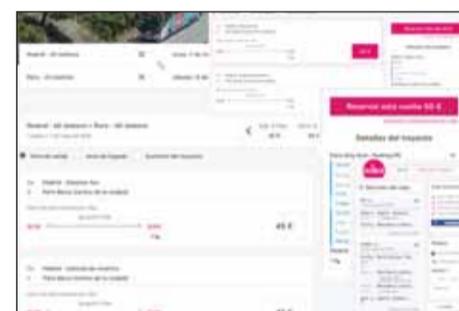
7,2



**Entrada /** Presenta la selección para la reserva, las mejores ofertas y destinos y distinta información para el usuario.



**Producto /** Ofrece un mapa de los destinos de Oibus en Europa y una relación por países con los trayectos del seleccionado.



**Reserva /** Dispone de un completo sistema de reservas de plazas en sus líneas y en las de otras empresas colaboradoras.

# 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

Una encuesta de la OCU entre 1.500 personas de cinco ciudades españolas busca respuestas para una mejor movilidad

# El transporte público tiene cosas que mejorar para ser una alternativa al uso del coche privado

Pese a los atascos, las dificultades para aparcar y la contaminación que generan los motores de combustión, uno de cada cuatro urbanitas que el co-

che prácticamente a diario por ser rápido y más cómodo, según los datos de nuestra encuesta realizada en las cinco ciudades con más población de

España. ¿Qué se podría mejorar para conseguir una movilidad más sostenible? Esto es lo que intenta responder la última encuesta de la OCU.

La calidad de vida en las ciudades está en gran medida condicionada por la facilidad para moverse por ella, ya sea andando, usando el transporte público, pedaleando sobre una bici o conduciendo un vehículo privado, aunque en el caso de las urbes con altas densidades de población, el automóvil debería ser siempre la última opción: más coches implican necesariamente más atascos, más accidentes, más contaminación y más ruido. Entonces, ¿por qué, viviendo dentro del perímetro de la ciudad, son tantos los que siguen prefiriendo el coche?

La OCU ha llevado a cabo una encuesta a 1.421 personas entre 25 y 74 años residentes en el perímetro urbano de las cinco ciudades con más población de España: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Zaragoza. ¿Sus principales criterios para elegir un medio de transporte? La duración del recorrido y la comodidad: a pesar del tiempo perdido en atascos y buscando aparcamiento, el vehículo privado sigue siendo para muchos más rápido y más confortable. O, visto de otra manera, quizá el autobús, el metro, el tranvía o el tren de cercanías deberían mejorar su extensión, conectividad y frecuencia. De hecho, más de la mitad de los conductores admiten que usarían menos el coche si mejorara el servicio del transporte público.

## Ciudades

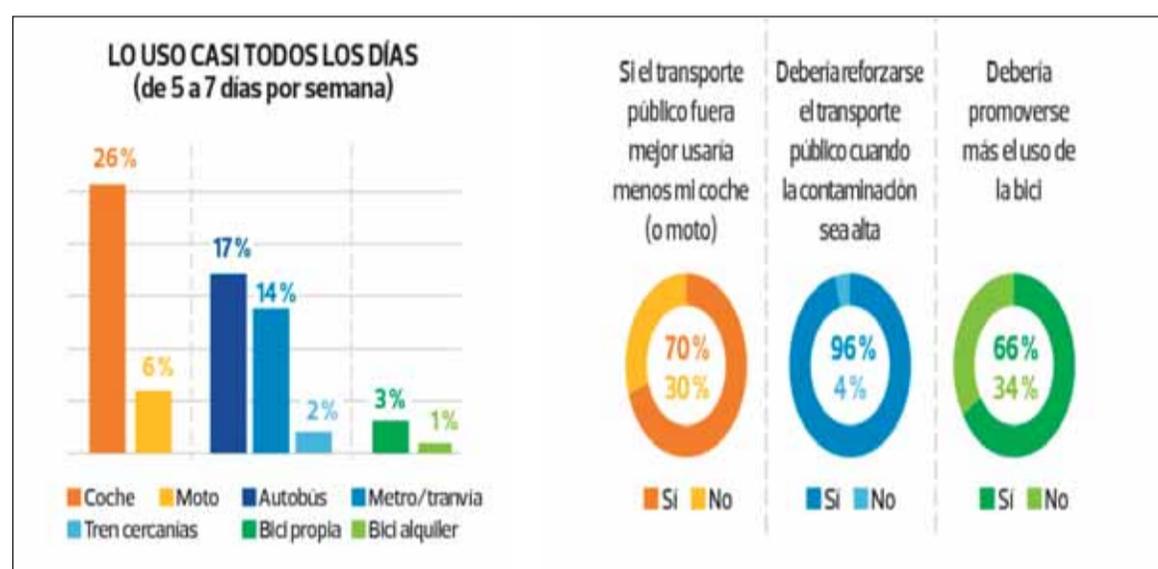
En Madrid, el metro es el rey. Los madrileños son los más satisfechos con su red de transporte, según la OCU, con el tren de cercanías y el metro como modos preferidos. Este último lo usa un 27% casi a diario, aunque también apuntan problemas de comodidad y con la frecuencia de paso. El coche está muy presente también, a pesar de los atascos (el 57% sufre alguno al menos una vez por semana), las dificultades para aparcar y el pobre mantenimiento de las vías. En cuanto al uso de la bici, es muy residual, las condiciones para usarla son malas y hay poca satisfacción con el servicio público de alquiler.

**Barcelona** es la ciudad de los motoristas. Llama la atención la alta proporción de motoristas frente a automovilistas. La frecuencia de los atascos y las dificultades para aparcar el coche parece que contribuyen a ello. La Ciudad Condal destaca además por su buena red de transporte público, aunque se considera un servicio caro. El metro es el mejor valorado, mientras que el autobús obtiene los mejores resultados entre las cinco capitales (mientras que el tren de cerca-

nías ofrece los peores). El uso de la bici es limitado. En este caso juegan en su contra el tráfico, la inseguridad y la polución.

En **Valencia** se usa poco el transporte público. Sorprende el escaso uso del metro y tranvía, siendo la segunda ciudad por kilómetros de vía. La falta de frecuencia y la impuntualidad son sus principales lastres. El autobús, por su parte, tampoco es que se use demasiado. El coche es muy popular, si bien hay muchos problemas para encontrar aparcamiento gratuito: el 62% tarda más de 15 minutos al menos una vez por semana. Incluso pagando es difícil hallarlo. La bicicleta se usa bastante. Los valencianos valoran bien la red de carriles bici, la sensación de seguridad y el servicio de alquiler.

**Sevilla** se mueve de atasco en atasco, según la encuesta. La ciudad, entre las analizadas, con más y mejores kilómetros de carril bici por habitante es también la que soporta un mayor porcentaje de automovilistas. Y eso a pesar de los atascos (53% de los conductores los sufren al menos una vez por se-



mana) y las dificultades para aparcar (63% tarda más de 15 minutos en encontrar una plaza gratuita). La gran cuestión es: ¿por qué se usa tan poco el transporte público? Según la encuesta, la capital andaluza tiene la peor valoración en extensión y conexión de la red.

**Zaragoza** se define como una

ciudad cómoda y segura. Los zaragozanos están entre los más satisfechos con las distintas formas que ofrece la ciudad para moverse. Hay pocos atascos, es fácil aparcar, existen unas más que aceptables condiciones para circular en bici y una relativamente buena red de transporte público, aunque tam-

poco la utilizan en mayor medida que en otras ciudades. Al tiempo, se percibe una sensación general de seguridad. Aunque no todo es perfecto, pues los encuestados apuntan varios servicios mejorables, como la incomodidad del autobús urbano o la dificultad para llevar la bici en el transporte público.



## Distintas soluciones para mejorar la movilidad

Conductores y no conductores parecen ser ya conscientes de la mala calidad del aire que respiramos como consecuencia, entre otras cosas, de la contaminación que generan los motores de combustión (24.000 personas fallecen cada año de forma prematura en nuestro país por este motivo). De ahí que la gran mayoría de los encuestados por la OCU coincidan en procurar su control, aunque implique reducir su movilidad. Estos son sus principales puntos de vista:

— Mejoras en el servicio del transporte público haría que se redujera el uso del vehículo privado.  
— El transporte público debería reforzarse en los días de alta contaminación (96% de los encuestados).

— Las autoridades deberían promover, mediante incentivos fiscales, la compra de vehículos poco contaminantes, tipo eléctrico, híbrido, etc. (92%).

— Las autoridades tendrían que prohibir o al menos limitar el uso de vehículos muy contaminantes (81%).

— En los días de alta contaminación debería restringirse el uso del coche (77%).

— Los conductores de coches altamente contaminantes deberían pagar más impuestos y tasas de aparcamiento (60%).

Por su parte, los viandantes se quejan del escaso mantenimiento de las aceras y pasos de peatones (especialmente en Sevilla), así como de la sensación de inseguri-

dad en lo que se refiere a la criminalidad (sobre todo en Madrid y Sevilla). El 61% de los encuestados pide más áreas peatonales o cerradas al tráfico.

En cuanto a los ciclistas, su presencia sigue siendo minoritaria en los trayectos habituales, máxime en Madrid. Las principales críticas se refieren a la escasa protección frente al tráfico rodado, la posibilidad de sufrir algún tipo de accidente (especialmente en Madrid y Barcelona) y al grado de contaminación que se respira en las calles. Pese a todo, dos de cada tres encuestados creen que las autoridades deberían promover más el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

Otro servicio novedoso son los coches y motos de alquiler por horas, sin conductor, como Car2go, Avancar, Muving, Blumove o Emov. Con una flota en muchos casos eléctrica. No obstante, se trata de un sistema aún muy limitado.

Existen además otras tendencias que deberían reforzarse por su contribución a una buena movilidad, como son aquellas que parten de los empleadores. Hablamos de la flexibilidad laboral, cuyo máximo exponente en la posibilidad de trabajar desde el hogar algún día a la semana, o la contratación de un pequeño autobús, a poder ser eléctrico o híbrido, que facilite los traslados de los empleados entre su casa y el trabajo.

La Fundación Corell analiza los cambios ante la presentación del tercer paquete de movilidad y el proceso de reforma de otras normas

# Mercancías y viajeros coinciden en la necesidad de que las leyes se armonicen a nivel comunitario

La Fundación Corell, junto con Astic y Confibus, ha celebrado la jornada "La Normativa Social Europea de Transporte. Armonización, control y

flexibilidad", cuya principal evidencia es la lucha de intereses entre los países centrales y los periféricos, en un momento en el que desde

Europa se propone el tercer paquete de movilidad, que entre otras cuestiones, incorpora la limitación de emisiones de CO2 para los pesados.

La jornada tuvo como principal conclusión que el futuro del transporte de mercancías y viajeros está condicionado por la lucha de intereses entre los países europeos centrales como Francia, Alemania y Austria y los periféricos, tanto del Sur como del Este.

El evento, que se desarrolló en la sede del Consejo Económico y Social, comenzó con la apertura por parte de Marcos Peña, presidente del CES; Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell; y Marcos Basante, presidente de Astic, quien realizó una introducción sobre la situación general del transporte de mercancías y viajeros en Europa: "Hay una guerra en la que los países centrales quieren cambiar el modelo y tomar el poder con medidas restrictivas y proteccionistas. Desde Astic defendemos la flexibilización para que los conductores puedan realizar sus descansos y volver a sus casas".

La primera intervención corrió a cargo de Inés Ayala, eurodiputada del Grupo S&D, que desarrolló la ponencia "Transporte Europeo por Carretera: Paquetes legislativos, mercancías y viajeros". Ayala explicó que actualmente hay un problema grave debido a las políticas de austeridad, que han llevado a la falta de inversión en infraestructuras, así como al envejecimiento de las flotas. "España está invirtiendo en infraestructuras, pero tenemos el tapón de los Pirineos. El Gobierno francés no da facilidades.

Para Ayala, la parte positiva de



Por la izquierda, José Manuel Pardo, Roberto Parrillo, Alfonso Sánchez, Pedro Conejero y Jaime Rodríguez.

la crisis es que ha hecho que los países del Sur sean competitivos, pero ahora hay que luchar para subir los precios del transporte, que no están impuestos por los transportistas. Según ha explicado, en 2013-2014, Francia, Alemania y Austria comenzaron una ofensiva basada en la legislación actual, estableciendo condiciones para penalizar los descansos en cabina, incrementar los requisitos documentales, etc, lo cual perjudica a los países periféricos. Los países del Sur y el Este quieren llegar a un

texto que no discrimine a los trabajadores y que defienda su derecho a la vuelta a casa, además de hacer que las autoridades y las compañías asuman la carga documental y burocrática.

Por otro lado, se plantea la necesidad de regular el *posting*, resolviendo los desplazamientos mediante la vía de la exención de la parte de tránsito y transporte profesional. En el caso del cabotaje, el planteamiento es un cabotaje controlado sin *posting* y establecer métodos de comunicación entre

países, para que el conductor no tenga que llevar toda la documentación.

## Nuevas tecnologías

La siguiente ponencia "Nuevas tecnologías, conducción autónoma y legislación", fue desarrollada por Alberto Merino, gerente de Producto de Mercedes-Benz Trucks España, y Walter Herrmann, director Segmento Soluciones Telemáticas de Continental Automotive Spain S.A. Ambos han coincidido en afirmar que, como

fabricantes, buscan ofrecer la mejor tecnología y confort, pero estas innovaciones deben ir acompañadas de cambios legislativos para que puedan hacerse efectivas.

Alberto Merino incidió en la necesidad de mejorar el confort y la eficiencia, mediante un puesto de trabajo ergonómico y elementos de descanso confortables, pero "de poco sirve si el conductor no puede dormir en la cabina debido a la legislación". Además del confort, los vehículos ofrecen cada vez mayor conectividad, posibilidad de conducción autónoma y electrificación.

Walter Hermann destacó las oportunidades que ofrece el mercado por los sistemas avanzados de conectividad, electrificación y movilidad compartida. Todas estas tecnologías ayudan a la optimización de costes de eficiencia. Un ejemplo es el tacógrafo inteligente, que será obligatorio en mayo de 2019 y que permite funcionalidades para comunicarse con las infraestructuras.

Los avances tecnológicos llevan a una controversia sobre los cambios que pueden provocar respecto a la jornada laboral. La legislación va por detrás de la tecnología y, por ejemplo, los avances en la conducción autónoma podrían provocar que se puedan alargar los tiempos de conducción, lo que obligará a redefinir la jornada laboral y cómo se computan los tiempos en los que el conductor no conduce.

## Necesaria armonización normativa

La primera mesa redonda de la jornada tuvo lugar bajo el título: "Armonización de la normativa y flexibilidad. Paquetes legislativos de mercancías y viajeros", y fue moderada por Alfonso Sánchez, ex-subdirector de Inspección del Ministerio de Fomento, que introdujo el tema exponiendo la necesidad de armonizar la aplicación de las normas en los diferentes países. La mesa estuvo formada por: Pedro Conejero, consejero de Transporte Caudete y Patrono de la Fundación Corell; José Manuel Pardo, vicepresidente de Asuntos Sociales de IRU; Roberto Parrillo, presidente de ETF; y Jaime Rodríguez, director de Confibus.

Pedro Conejero incidió en los fundamentos del Reglamento y Directiva europeos y legislación española, que apelan a la mejora de las condiciones sociales y salud

de los conductores y también a evitar la distorsión de la competencia. Conejero preguntó en su exposición, dirigiéndose al presidente de ETF, si en todos los países de la Unión Europea, todas las tareas que realizan los conductores, que no son sólo conducir: cargas, descargas, intercambios de pallets, control de temperaturas, tiempos de espera... se registran por la vía del selector de actividad, se controlan, se cotizan, se remuneran, etc. Porque, a su juicio, la información de la propia Comisión es que cada país actúa "a su forma y manera, lo que deja en total evidencia la mínima posibilidad de competir legal y lealmente y respetar los principios de unidad de mercado". Según Conejero, esta situación genera todavía más diferencias de costes y, por consiguiente, más distorsión de competencia.

Por otra parte, incidió en su exposición en situaciones que deberían revisarse vía protocolos europeos de obligado y urgente cumplimiento: "Hacerlo solo en un Estado es un suicidio comercial y de viabilidad empresarial. Hay que regular y, en su caso, prohibir (por cumplimiento de fundamentos de normativas europeas y también por la Ley de Prevención de Riesgos y Salud Laboral), la carga y descarga de los conductores en lotes superiores a más de 3,5 toneladas, el intercambio de pallets, la horas de espera y 'desespero', porque no es admisible que se use al conductor como mozo de carga y al camión como almacén de *stockage*. Además esas labores y esos tiempos dedicados a ello deben tenerse en cuenta y, en este momento, el no hacerlo y el no haber consensuado esas actividades al margen de la



La eurodiputada Inés Ayala, durante su intervención.



A la izquierda, Miguel Ángel Ocho con los representantes de Continental y Mercedes-Benz. A la derecha, la mesa formada por los representantes de los Grupos políticos.

conducción, supone un evidente factor grave de distorsión de la competencia. Esta situación agrava el diferencial entre empresas cumplidoras y las que no lo son; entre países de la Unión Europea que lo registran y controlan y los que no lo verifican y, todo ello, supone un gravísimo atentado a los fundamentos e imperativos de la propia Unión Europea. Hacer leyes para no cumplirlas y aplicarlas cada uno a su forma y manera es un disparate que genera en el transporte por carretera unas ventajas inadmisibles para las empresas de países y territorios con salarios y cotizaciones de bajo coste, pero también para los tiempos de productividad en la conducción, que hacen imposible la viabilidad de las empresas respetuosas".

Por otro lado, Conejero explicó que, en nuestro país, la distorsión de la competencia es evidente e insostenible: "No se explica, ni se puede aceptar que, para un mismo trabajo y en un sector, haya grandes diferencias de convenios provinciales incluso entre provincias vecinas de Comunidades Autónomas. Es una situación inexplicable e inadmisibles". Haciendo un símil con el coste del carburante se preguntó si sería aceptable que un litro de gasoil costara entre una provincia y otra vecina un 30 o un 40% más, como ocurre con las diferencias de convenios y, en algunos casos, de las propias dietas. "A trabajo igual, salario y coste igual, es el axioma de Macron y también es el deseo y reivindicación en nuestro país con la equiparación de sueldos y salarios, lo que no ocurre con los convenios en España". Siguió argumentando que no se puede tachar de *dumping* social la deslocalización de empresas hacia países de bajo costo laboral o nichos socio-laborales y que esto esté ocurriendo en nuestro país entre provincias, por los diferenciales de convenios. "Es imperativo que haya una competencia igual para todos por la misma actividad y especialidad del transporte y la logística".

Conejero informó que tanto desde Astic, como desde Atfrie, se

está pidiendo solución vía convenio único por especialidades, "donde el sueldo base y las dietas sean iguales y desde la mejor intención se consensuen los tiempos al margen de la conducción para que las reglas del juego, la leal competencia sea igual para todos y no totalmente distorsionada, como es la situación actual".

Por su parte, José Manuel Pardo, afirmó que IRU tiene muchos intereses contrapuestos, ya que tiene que poner de acuerdo a las organizaciones de los países centrales con los periféricos. Según Pardo, "IRU no se puede resignar a no tener posición sobre los desplazamientos de trabajadores y lo hará en los próximos meses, cuando la normativa pase por el Parlamento Europeo".

Actualmente hay una revolución en el transporte debido a los nuevos países que cuentan con condiciones sociales mejores: la contratación se ha desplazado y algunos países se deslocalizan hacia esas zonas. La reacción de los países centrales ha sido proteger sus mercados, pero esas medidas tomadas de forma unilateral y con una carga administrativa abrumadora afectan a todos los países, como España. "No podemos unirnos a los países del Este con unas condiciones sociales mejores (no pagan menos, pero pagan mucho más en dietas y menos en salarios fijos) y tampoco a los países centrales. Tenemos una situación complicada. Lo que queremos es facilitar la flexibilidad para que el conductor vuelva y no tenga que hacer los descansos semanales en un área de servicio".

Roberto Parrillo, presidente de ETF, afirmó que los políticos están tomando decisiones que tendrán un impacto negativo en el futuro. Actualmente se intenta modificar de cinco a siete legislaciones de Transporte por carretera al mismo tiempo, imponiendo modificaciones que tendrán impacto en los próximos 15 o 20 años. "No tenemos derecho a equivocarnos", ha afirmado. Es necesario tener tiempo suficiente para poder analizarlo. Según Parrillo, España tiene que

buscar buenas soluciones junto con los países occidentales, que tienen relaciones laborales basadas en convenios colectivos, mientras que los países del Este no tienen convenios y pagan por kilómetro, por día, por dietas o combinando estos factores. "La competencia debe ser justa y con las propuestas que hay hoy en día sobre la mesa, esto no es posible. Tenemos que repasar todas las normativas. Si no lo hacemos, estamos abocados a una total liberalización y no será en favor de las empresas".

Por su parte, Jaime Rodríguez, director de Confibus, destacó los datos de los servicios de transporte regular de viajeros en España, que actualmente "no tiene una

población de más de 50 habitantes que no tenga una línea de autobús". Según Rodríguez, tenemos la flota más moderna de Europa y el sistema de transporte más económico de la UE, con una red densa y muy desarrollada, por lo que cuenta con más viajeros que el tren, al contrario que en otros países.

Según Rodríguez, la definición de transporte internacional de viajeros es muy concreta y tiene que quedar claro si queda excluido el tránsito o no. Existen importantes contradicciones entre las regulaciones que se aplican a mercancías y a viajeros: en mercancías se frena la liberalización del cabotaje y en viajeros se liberaliza; en viajeros se fomenta la libre prestación de

servicios sin establecimiento en el país, pero en mercancías no. "Cualquier normativa social debe tener en cuenta el potencial del autobús como conector y su influencia en la movilidad. Es necesario facilitar la flexibilidad regulatoria".

#### Debate abierto

Tras las intervenciones de los ponentes, se suscitó un interesante debate, entre las posiciones de Astic, en palabras de su presidente, Marcos Basante: "Queremos que nuestra gente esté más en casa y ser más atractivos para los trabajadores. Astic no se une a la alianza por carretera de Francia, Holanda, Bélgica... porque en estos países se cree que nosotros somos el *dumping* social".

## Múltiples opiniones desde la política

La última parte de la jornada fue la mesa redonda con la posición de los Grupos Parlamentarios españoles sobre la Normativa Socio-Laboral europea, con José Javier Cubillo, ex-secretario de Organización de CEC-UGT como moderador y la intervención de Carmen Valido (Podemos), César Ramos (PSOE), Ana M<sup>a</sup> Zurita (PP) y Juan Rubio (Ciudadanos).

Desde Podemos se plantearon dudas sobre la reducción de tiempos de descanso y fines de semana, al considerarse el sábado como día laborable, afectando a la conciliación y a la seguridad en las carreteras. En cuanto a viajeros, la representante de este grupo planteó que la liberalización supondría la desaparición de muchas líneas, fundamentales para diversas poblaciones.

El Grupo Socialista reflexionó sobre el hecho de que la política no está siendo capaz de hacer frente a los desafíos actuales, como la tecnología y los nuevos modelos económicos. "Ponemos parches para frenar efectos, pero sin aprovechar el potencial de los avances. Tenemos que entender la realidad y establecer principios y condiciones laborales".

Desde el Grupo Popular se planteó la dificultad de realizar un cambio de legislación muy complejo en muy poco tiempo y en un contexto de innovación tecnológica, que no puede reflejarse en una legislación concreta. "Es necesaria una regulación social y laboral para tener una igualdad de condiciones, con la máxima homogeneidad, pero con flexibilidad, equilibrando las condiciones sociales y la eficiencia".

Por último, el representante de Ciudadanos habló de la necesidad de hacer competitivo a todo el país, definiendo un marco común de trabajo. "Tenemos un problema salarial respecto a los países periféricos del Este y la presión laboral influye en la seguridad".

Tras las intervenciones tuvo lugar el debate, en el que se reflexionó sobre el sistema concesional y la necesidad de desarrollar una concentración empresarial para evitar que los empresarios cambien trabajadores por autónomos, además de abordar el problema de la carencia de conductores debido a las rigideces de las normativas.

La clausura del evento corrió a cargo de Miguel Ángel Ochoa,

presidente del Patronato de la Fundación Corell; Rafael Barbadillo, presidente de Confibus; y Joaquín del Moral, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Joaquín del Moral destacó la necesidad de aprovechar la oportunidad de renovar la regulación comunitaria para conseguir demandas históricas, aunque en el corto plazo no se va a llegar a una solución consensuada. "Es necesario ser flexibles y llegar a un acuerdo, así como una regulación más efectiva contra las empresas buzón". Del Moral también ha explicado que es importante establecer un sistema burocrático ágil, disponible para todos los países, de manera que las autoridades de control puedan requerir información a las autoridades de otro país. El objetivo es mejorar las condiciones de los trabajadores y mejorar la competitividad, mediante la flexibilización y no la imposición.

En cuanto al transporte de viajeros, Joaquín del Moral afirmó que "España no va a apoyar ninguna modificación que no sea compatible con el sistema concesional, ya que no hay que cambiar algo que funciona bien".



El fabricante de autobuses y autocares da el salto al segmento de mercancías con un vehículo que estará listo en 2019

# Irizar inaugura su planta de electromovilidad con un inquilino de excepción: el nuevo ieTruck

El pasado día 11, Irizar celebró la ceremonia de inauguración oficial de su planta de electromovilidad, situada en Aduna (cerca de San Sebastián),

que ya lleva trabajando unos meses. El evento contó con 500 invitados, y sirvió para que el Grupo adelantara una primicia de gran calado: el ieTruck,

un camión eléctrico que será la primera incursión de Irizar en el segmento de mercancías y que tiene previsto su lanzamiento el año que viene.

Una inversión de 75 millones de euros tiene la culpa de esta moderna instalación, que cuenta con 18.000 metros cuadrados sobre una superficie de 37.000; la factoría se dedica a todo lo relacionado con la electromovilidad, desde la producción de vehículos (ieBus, ieTram y el mencionado ieTruck), hasta el desarrollo de componentes, baterías y sistemas de recarga. Incluso cuenta con un circuito interno para realizar test dinámicos.

En la actualidad, está produciendo una unidad cada dos días, según el director de Irizar e-mobility, Héctor Olabe, aunque a partir de septiembre iniciará el trabajo al ritmo de uno diario para cubrir la creciente demanda. La capacidad de la planta, que ya tiene reservado el espacio para la construcción de los camiones eléctricos, es de 1.000 unidades anuales.

## Declaraciones

Olabe destacó que la planta de Aduna "se ha concebido como un espacio ecológico y sostenible, con gran iluminación y pensando en la comodidad para todos sus empleados", 150 en la actualidad que serán 200 antes de que acabe el año y alrededor de 500 en cinco años. Incorpora elementos innovadores, cubiertas de láminas fijadas por inducción, iluminación Led exterior e interior, control centralizado de todas las instalaciones... Todo ello ha permitido la obtención del certificado de eficiencia energética tipo A, el de máximo nivel a nivel europeo en la actualidad.

Por su parte, José Manuel



Vista panorámica de la fábrica de Aduna.

Orca-sitas, CEO del Grupo, repasó las cifras del ejercicio 2017, con una facturación de 620 millones de euros, y las previsiones para 2018, año en el que espera superar los 700, gracias al aumento de la demanda (superando los 500 vehículos integrales) y al desarrollo de las siete empresas que componen el Grupo Irizar, que suman 13 plantas productivas, un centro de I+D y 3.300 personas en plantilla.

"Marca, tecnología y sostenibilidad es el lema que nos ha caracterizado en los últimos años", según Orcasitas, quien repasó la actividad del Grupo en las áreas de

transporte de pasajeros, electromovilidad, electrónica (de potencias y de circuitos), energías, motores eléctricos (no solo para autobuses) y conectividad. "El objetivo es que todos nuestros productos sean 100% Irizar, con nuestra tecnología", adelantando que Masats está a punto de entrar en el negocio de las puertas para andenes, y que Creatio está inmerso en tres proyectos de conducción autónoma, almacenamiento de energía y nuevos paquetes híbridos, eficiencia electrónica y conectividad big-data. "Queremos que nuestros clientes

confíen en proyectos sólidos", acompañándole en todo el proceso con soluciones de movilidad, incluido el mantenimiento tanto de los vehículos como de la infraestructura.

La tecnología modular y la sinergia en los componentes permite a Irizar fabricar autobuses urbanos eléctricos en esta planta, tanto ieBus, como ieTram. El ieBus ya circula por 10 ciudades europeas en versiones de 10,8, 12 y 18 metros, con capacidad de trabajo en jornadas de hasta 16 horas y una autonomía de hasta 220 km. Por su parte, el ieTram cuenta con la mis-

ma tecnología 100% Irizar que el ieBus, pero con un diseño delantero y trasero propio, retrovisores con cámaras, capacidad hasta 155 pasajeros, interior agradable y luminoso, y posibilidad de montar hasta ocho puertas en su versión articulada, aunque también está disponible en 12 metros.

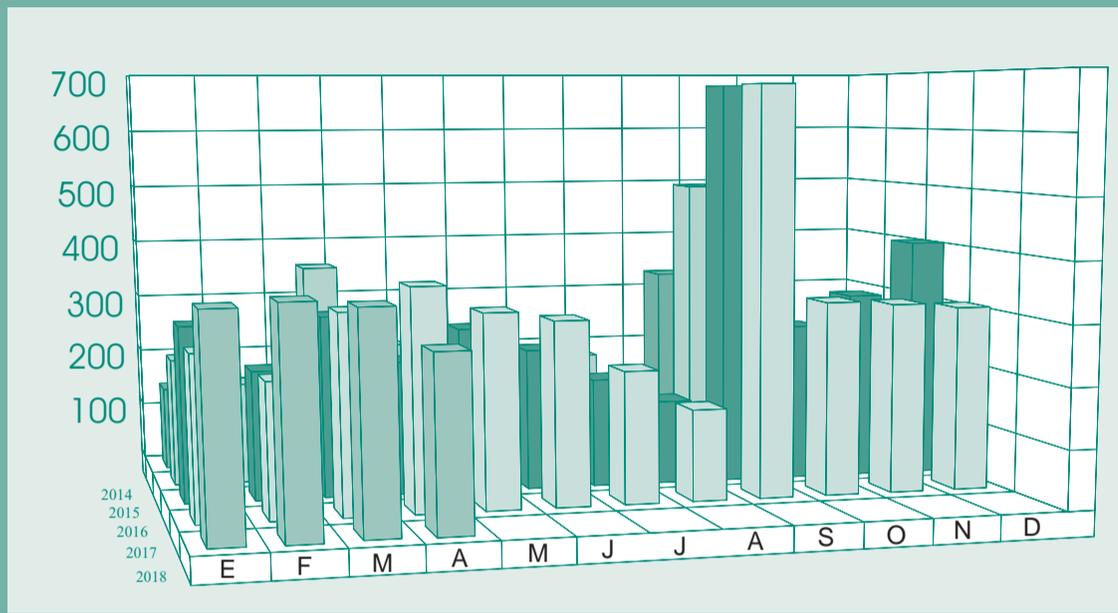
## ieTruck

Y también esos componentes son compartidos por el ieTruck, un vehículo de ocho metros con motor eléctrico y baterías de ion-litio, en configuración 6x2 inicialmente, que admite múltiples configuraciones y hasta 18 toneladas. Las primeras dos unidades, que ya están en producción, se destinarán a la recogida de residuos urbanos.

Para ampliar su rango de autonomía, pensando en operaciones suburbanas, Irizar puede dotar al camión de depósitos de GNC. También es opcional la estrategia de almacenamiento de energía, con posibilidad de cargas lentas, cargas por pantógrafo o el mencionado GNC. Compartirá el mismo chasis para todas las aplicaciones, destacando por la gran amplitud de visión del puesto de conducción, el acceso rebajado a la cabina y su capacidad de hasta cuatro personas, así como los múltiples sistemas de seguridad (aviso abandono de carril, frenada de emergencia...).

Los responsables de Irizar mencionaron que tienen toda la producción de Aduna vendida para este 2018, y que en breve se inaugurará la filial en Benelux, con sede en Luxemburgo.

### EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

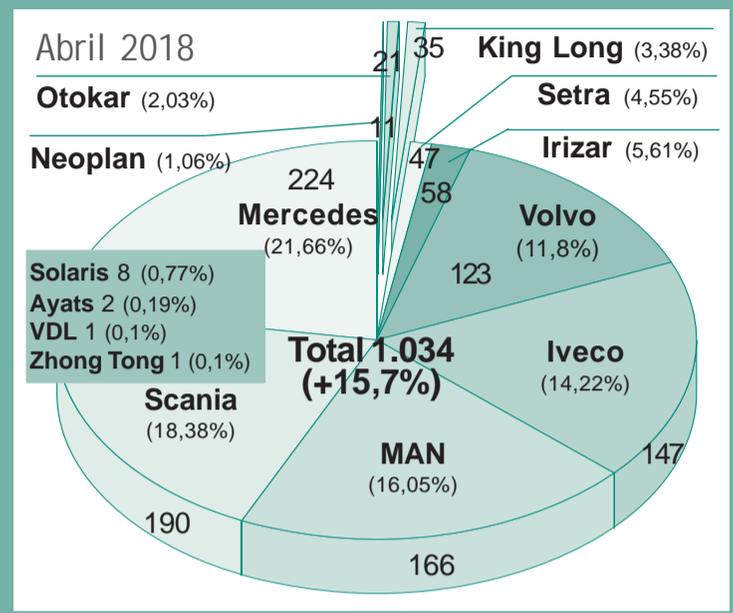


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Por primera vez en muchos meses (a excepción del pasado diciembre), las matriculaciones de vehículos para transporte de pasajeros han visto cómo se reducía su volumen en comparación con el mismo mes del año anterior. Y también con el precedente, habría que añadir. La buena marcha de los urbanos (en los pedidos se nota ya la cercanía de las municipales del año que viene) no contrarresta el descenso de los autocares, que podría seguir en esa misma línea, a tenor de las previsiones que manejan algunos fabricantes. Y la gráfica indica que entramos en periodo tradicional de descenso hasta verano.

### MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

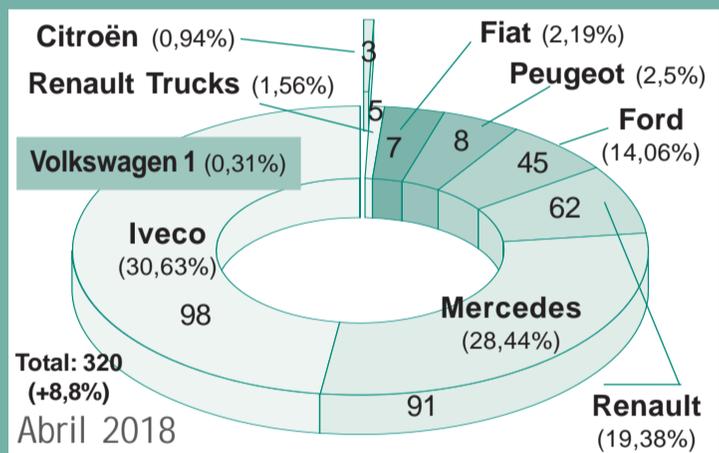
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Abril ha supuesto un notable traspás en la buena evolución que venía presentando el segmento de autobuses y autocares. Perdió casi un 30% en el mes, especialmente por el bajón de los autocares, aunque mantiene el acumulado general en positivo (+13,4%). Mercedes también resiste en el liderazgo.

**ANIAMCAM**

Mercedes	180
Scania	140
MAN	134
Iveco	122
Volvo	113
Irizar	46
Otros	103

### MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Todavía son dos provincias las que resistían y lograban mantener su precio más barato por debajo del euro/litro a finales de mayo. El coqueteo del petróleo con los 80 dólares/barril, a pesar de que luego parece haberse estabilizado en el entorno de los 75, es la clave para que estemos en máximos anuales. El reparto nacional, en esta ocasión, destaca por la repetida ausencia de provincias catalanas y vascas, por la escasa presencia de las ubicadas en Castilla y León (tres, cuando han llegado a ser seis no hace mucho) y por el trío de representantes andaluces. Por otro lado, curiosa la aparición de Lugo, muy común en años anteriores pero sorprendente en la actualidad.

### COMPETITIVIDAD GASÓLEO

#### ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Mayo 2018 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

#### Las 10 provincias más baratas

MARTOS - PETROPRIX (J)	0,979
LOGROÑO - PETROPRIX (LR)	0,999
ALGECIRAS - BALLENOIL (CA)	1,009
CORTES PALLAS - S. ISIDRO (V)	1,047
VILLALPANDO - AGRINZA (ZM)	1,050
PUEBLA DEL RÍO - CEPSA (SE)	1,058
OUTEIRO REI - SARAS (LU)	1,059
TERUEL - COTRATUR (TE)	1,061
SALAMANCA - EST. AUTOBUSES (SA)	1,067
S. PEDRO LATARCE - COOP. (VLL)	1,069



Situación de las 10 gasolineras más baratas

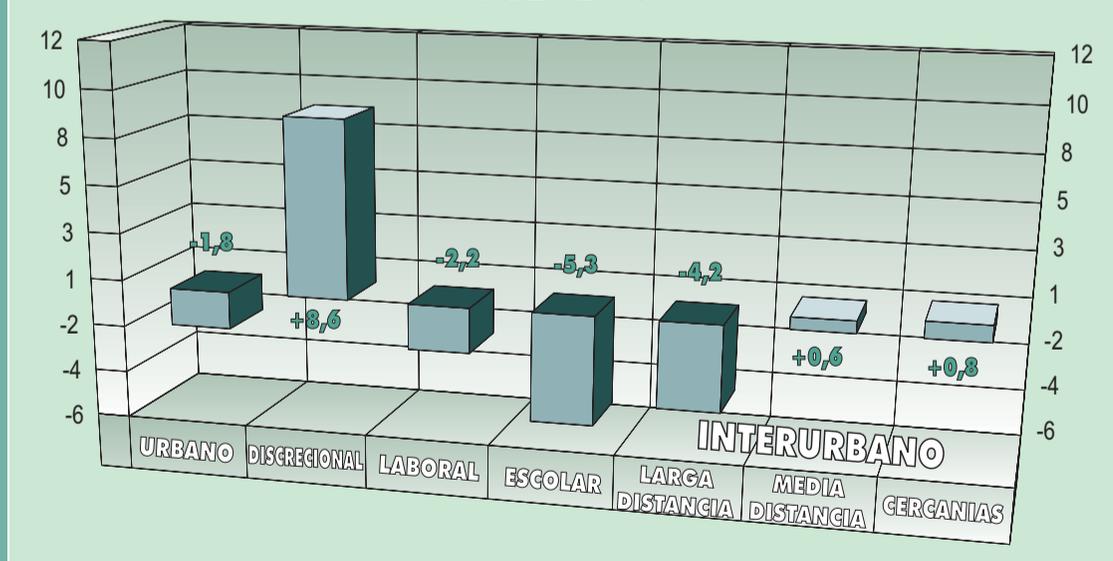
- Comunidades en las que no se aplica «céntimo sanitario»
- Comunidades en las que se aplica «céntimo sanitario»

Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Marzo 2018



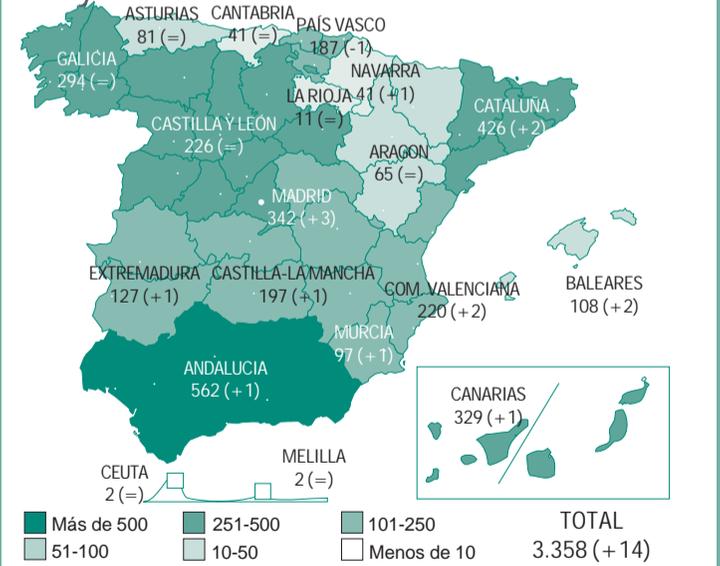
Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de marzo arrojó un dato negativo, con 419,6 millones de usuarios, un 5,7% menos que en el mismo mes del año 2017. El transporte urbano baja un 5,9% en tasa anual y el interurbano un 4,5%. La cifra creció un 6,4% con respecto a febrero, aunque el urbano en autobús pierde un 8% sobre el mes anterior, el interurbano un 4,5% y el discrecional crece un considerable 8,7%.

### EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Mayo 2018 - Servicio Público Autobús

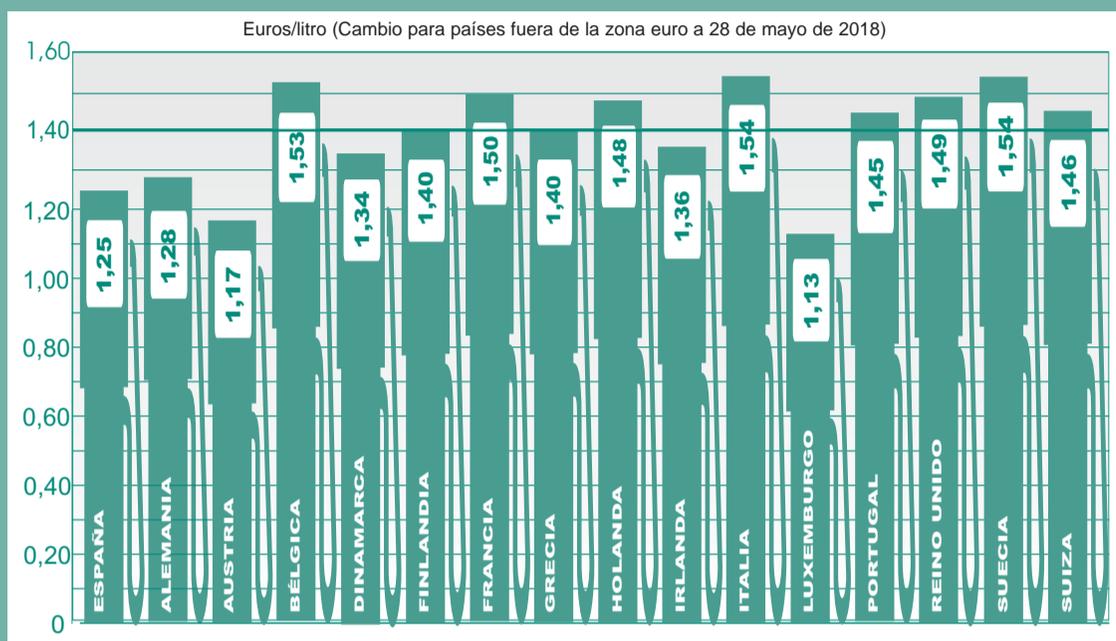


Fuente: Ministerio de Fomento (a 3 de mayo)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Tercer mes consecutivo de incremento en las empresas de viajeros, en esta ocasión con un volumen importante, bastante por encima de las fluctuaciones medias. Solo el País Vasco, y de manera testimonial, registró un dato negativo en su dimensión empresarial.

## PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

**Subidas casi sin precedentes.** Según los datos correspondientes a la 22ª semana del año, tanto España como la Unión Europea vieron como sus respectivos precios medios crecieron nada menos que ¡siete! céntimos en el mes, llegando en el caso comunitario a 1,395 euros/litro. El repunte del petróleo, que ha llegado incluso a superar los 80 dólares/barril, marca la pauta en Europa, donde incluso Luxemburgo se aleja del euro/litro y varios países se acercan preocupantemente a la cota de 1,6 euros.

## CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 28.05.2018)

Divisas por €

Dólar USA	1,163
Libra Esterlina	0,874
Franco Suizo	1,156
Corona Danesa	7,447
Corona Noruega	9,512
Corona Sueca	10,232
Florinto Húngaro	317,686
Zloty Polaco	4,301
Corona Checa	25,619
Leu rumano	4,635
Rublo Ruso	72,532

€ por Divisa

1 Dólar USA	0,86
1 Libra Esterlina	1,144
1 Franco Suizo	0,865
1 Corona Danesa	0,134
1 Corona Noruega	0,105
1 Corona Sueca	0,098
100 Florintos Húngaros	0,310
1 Zloty Polaco	0,233
100 Coronas Checas	3,90
1 Leu rumano	0,216
100 Rublos Rusos	1,380

## Bus stop

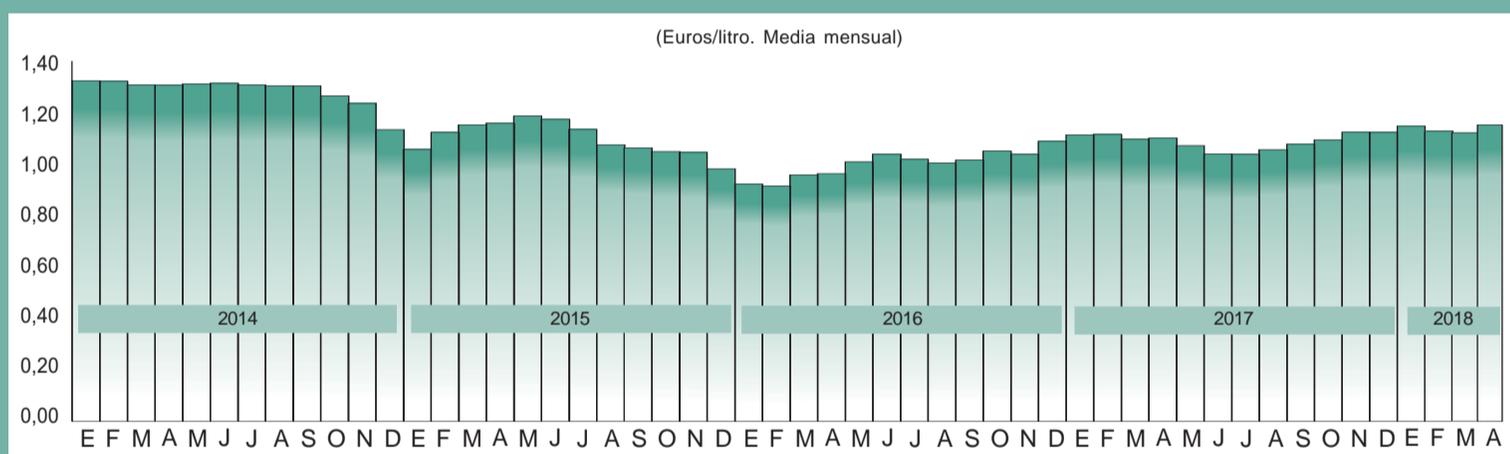


### Adiós a un histórico

Daniel Gallego

**L**LEVO 15 AÑOS dedicado a las labores del Transporte dentro del Grupo NEXO, pero mis primeros pasos en la empresa tuvieron más relación con el turismo de congresos. De aquellos días me quedan muchos buenos recuerdos, que han vuelto a avivarse tras el reciente fallecimiento de Julio C. Abreu, uno de los históricos de dicha actividad. Fue una de las personas que más me enseñó, junto con el director de nuestro Consejo Asesor, Claudio Meffert, que me trató con cariño y respeto, que tuvo detalles con mi familia y que, siempre, estuvo dispuesto a echar una mano en lo que pudiera necesitar. Recuerdo que hace casi una década, le realizamos un sentido homenaje con motivo de la que creíamos que era su retirada de la vida activa, pero nada más lejos de la realidad. Ha seguido al pie del cañón hasta el final, transmitiendo sabiduría y buen hacer desde su empresa de organización de congresos, pero también desde sus muchos cargos asociativos, tanto a nivel nacional como internacional. El transporte de viajeros siempre fue importante para él, como parte esencial de su actividad y de la satisfacción de sus clientes. Deja un vacío imposible de ocupar, al menos en mi memoria. Con todo mi cariño, descansa en paz, Julio.

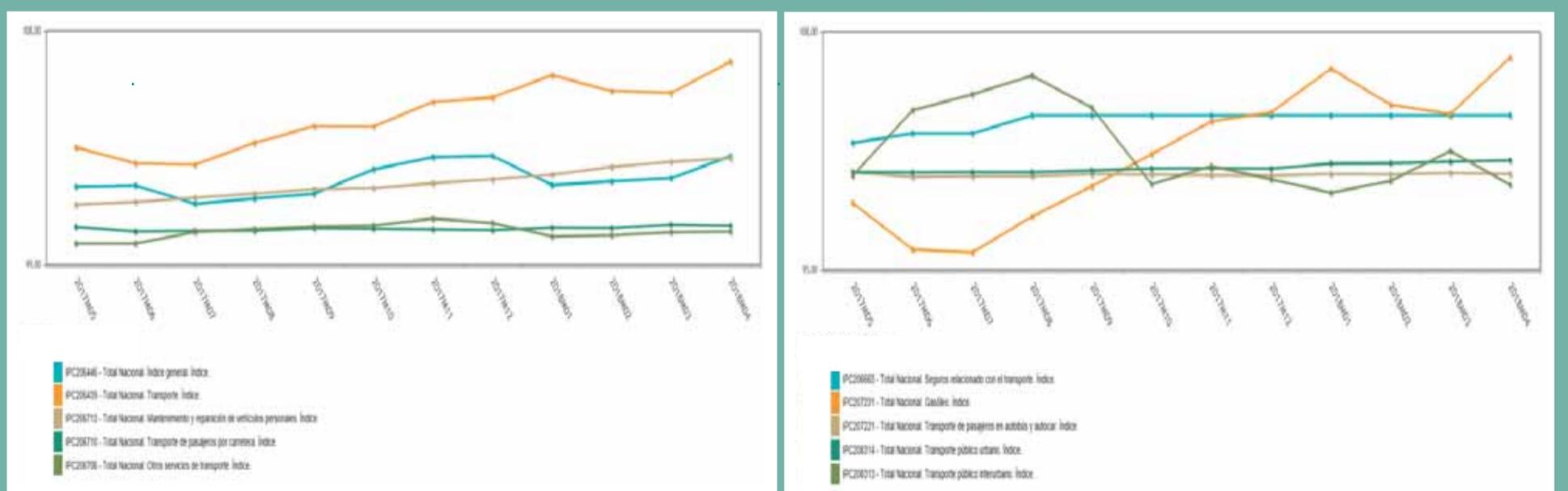
## PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

## INDICES DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

En los datos correspondientes al mes de abril, la curva del Gasóleo deja atrás dos meses consecutivos de descenso para, como bien se aprecia en la gráfica, repuntar a su máximo anual, que a buen seguro mantendrá dicha tendencia en lo sucesivo, a tenor de cómo se está comportando el petróleo en los mercados internacionales. El índice del Transporte también confirma esa misma proporción, aunque algo más amortiguada, creciendo tras dos meses de bajadas, mientras que el indicador general repunta considerablemente, como no podía ser de otra manera. Por el contrario, el Transporte público Interurbano presenta una curva descendente en el último mes computado por el INE.

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

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P.de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
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. Comarca2, c/F, 15 Ezkiroz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP	☎ 943-809100
B.ª S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
C.ª Sant Hilari, km 3. Arbucies (GI)	☎ 972-861186
OMNIBUS VEHIC. INDUSTRIALES	☎ 93-8774010
Sallent, s/n. Manresa BARCELONA	☎ 93-8774024
SALVADOR CAETANO ESPAÑA	☎ 91-8956113
Ctra. Andalucía, K. 31,800 MADRID	☎ 91-8956504

SUNSUDEGUI	☎ 948-562011
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
P.ª Castellana, 135 MADRID	☎ 91-3369474
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragón, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MERCEDES-BENZ ESPAÑA	☎ 91-6787127
Mar Egeo, 2 P.I. S.Fernando MADRID	☎ 91-6787128
MINIBUS MOTORS	☎ 91-3877400
Travesía de Costa Brava, 6 MADRID	☎ 91-3877433
OPEL ESPAÑA DE AUTOMOVILES	☎ 91-4569200
P.ª de la Castellana, 91 MADRID	☎ 91-5560000
PEUGEOT ESPAÑA	☎ 91-3472000
Av. de los Toreros MADRID	☎ 91-3472243
RENAULT ESPAÑA COMERCIAL	☎ 91-7662200
Av. de Burgos, 89 MADRID	☎ 91-3028716
TOYOTA CANARIAS	☎ 928-447600
Diego Vega Sarmiento, 5 LAS PALMAS	☎ 928-447621
VOLKSWAGEN	☎ 93-4028167
c/de la Selva, 2 BARCELONA	☎ 93-4025433

## INDUSTRIA AUXILIAR

## ACCESORIOS

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

## AIRE ACONDICIONADO

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

## BATERÍAS

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

## BILLETAJE

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

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfo.es
Portocristo, 8. Esc. D.ª. Bajo C	☎ 916122414
Alcorcón. MADRID	☎ 916129204

## BUTACAS

ISRINGHAUSEN SPAIN	www.isri.de
Pol. Ind. Landaben. Calle L	☎ 948-286030
31012 PAMPLONA	☎ 948-187207
CABEZALBUS	☎ 93-6921225
Providencia, 2 Cerdanyola BARCELONA	☎ 93-5806313
EMAR MANUF. METALICAS	info@emarkiel.com
Portaleta, 40	☎ 941-233622
26006 LOGROÑO	☎ 941-240428
FAINSA	fainsa@fainsa.com
Horta, s/n 08107	☎ 93-5796970
Martorelles BARCELONA	☎ 93-5701838
TAPIZADOS BELBUS	☎ 96-1220376
c/25. parc. 64. Pi. 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. Fuentemara, 11. Coslada	☎ 91-4852710
28820 MADRID	☎ 91-6696015

## CALEFACCIÓN

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

## CLARABOYAS

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

## COMUNICACIONES

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

## CORTINAS

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

## ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

## ELEVACIÓN

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

## FRENOS

CABLES Y CONTROLES	ignacio.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. Adria de Besós	☎ 93-4622233

## LAVADO

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

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

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

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

## LUBRICANTES

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

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

REPSOL	☎ 91-3487900
Oronse, 34-4.ª MADRID	☎ 91-5561319
SHELL ESPAÑA	☎ 91-5370100
Rio Bullaque, 2 MADRID	☎ 91-5327921
TEXACO PETROLIFERA	☎ 91-3874400
P.ª Castellana, 216 MADRID	☎ 91-3874437

## LUNAS

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

## NEUMÁTICOS

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

## NEVERAS

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

## PINTURA Y DECORACIÓN

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

## PLATAFORMAS

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

## PROPULSORES

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

## PUERTAS

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

## SEGUROS

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

## SERVICIOS

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

## SUELOS

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

## SONIDO Y VIDEO

APLICACIONES ELECTRONICAS Y COMUNICACIONES	
Pol. Ind. Pont Cremat, parc. 7 y 8	

## Se moderniza la formación de los conductores profesionales

Tras el acuerdo alcanzado con el Parlamento Europeo y la posterior adopción por parte del Consejo de las normas revisadas sobre la formación profesional de conductores de camiones y autobuses, que tienen como objetivo promover una conducción segura y respetuosa con el medio ambiente y mejorar el reconocimiento de la formación obligatoria llevada a cabo en otro país de la UE, el pasado 2 de mayo se publicó en el Diario Oficial del Unión Europea la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.

"Esta revisión aborda una serie de deficiencias prácticas en la legislación actual, como las dificultades que tienen los conductores para que se reconozcan sus calificaciones si se emitieron en otro país de la UE. También refuerza ciertos aspectos importantes de la capacitación, incluida la percepción de riesgos, la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera y la conducción eficiente", ha señalado Ivaylo Moskovski, ministro búlgaro de Transporte, Tecnología de la Información y Comunicaciones.

Esta directiva entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el Diario Oficial de la UE. Para la mayoría de las disposiciones, los estados miembros tendrán dos años para adoptar las normas nacionales y ponerlas en práctica.

# Iniciativa Amtu para que el transporte público autónomo llegue a Cataluña

Entre las medidas propuestas para conseguir una mayor sostenibilidad destaca la necesidad de reducir los

niveles de contaminación y ruido provocado en gran parte por el tráfico rodado. Para ello, hay que

evolucionar hacia un nuevo modelo de movilidad, donde el transporte público juegue un rol fundamental.

Es innegable la necesidad de ofrecer opciones de transporte público colectivo más atractivas, para conseguir que la población priorice su uso. El Sector avanza rápido y aparecen opciones más seguras, sostenibles y respetuosas con el medio ambiente. En este sentido, el vehículo autónomo se alza desde hace unos años como la alternativa de futuro, dadas las ventajas que aporta al entorno, como la eficiencia energética y la sostenibilidad, y a la calidad de los viajes gracias a la inteligencia artificial aplicada, como el descenso de la siniestralidad, el aumento de la comodidad y las posibilidades infinitas para redefinir el modelo de movilidad actuales, gracias a la interconectividad y la movilidad inteligente.

Los últimos años se han sucedido pruebas de minibuses de conducción autónoma en todo el mundo, pero el transporte público en vehículo autónomo es un proyecto innovador sin precedentes en el territorio catalán. La Asociación de municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (Amtu), entidad catalana de cuestiones de movilidad, lidera la primera iniciativa para que el transporte público con vehículos autónomos llegue a Cataluña.

La Amtu está impulsando una propuesta innovadora que podría acercar el vehículo autónomo y su uso en el transporte público en los municipios catalanes a partir de este próximo septiembre.



En colaboración con la empresa francesa Transdev, la Amtu ofrece a los Ayuntamientos catalanes la posibilidad de participar de una gira itinerante para experimentar el vehículo público autónomo en su municipio con un carril de una ruta de transporte reservado para la circulación de hasta cuatro vehículos autónomos.

Este 'roadshow' servirá para dar a conocer al conjunto de la población este sistema de transporte de alto desarrollo tecnológico para el desplazamiento de viajeros, pudiendo observar in situ su funcionamiento, las ventajas y las múltiples posibilidades que ofrece este sistema de futuro.

Por otra parte, la iniciativa pretende concienciar sobre los cambios económicos y culturales, en la movilidad, en la planificación ur-

banística, en el paisaje, etcétera, que comportará la llegada de esta modalidad de transporte emergente y de futuro. La duración prevista del 'roadshow' es de dos meses (del 3 de septiembre al 28 de octubre de 2018), un potencial para visitar hasta un máximo de ocho municipios y un coste estimado de 200.000 euros, que se traduce en unos 25.000 euros por cada población que quiera acoger la muestra durante una semana.

### Incógnitas por resolver

El uso del vehículo autónomo en el transporte público aún suscita muchas incógnitas, sobre todo en cuanto a la financiación y la viabilidad, la seguridad, la legalidad y responsabilidad del conductor, la integración en los municipios, la transformación del modelo de mo-

vilidad, etc... A la vanguardia de la movilidad en Cataluña, la Amtu organiza la XIV Jornada Catalana de la movilidad el próximo 6 y 7 de junio: un espacio para el intercambio de conocimientos y experiencias, un escenario donde sensibilizar y compartir las visiones de futuro y crear un entorno para debatir sobre los retos y cambios que implicará la llegada de los vehículos públicos autónomos en Cataluña. Por primera vez en el territorio, representantes de las administraciones y expertos internacionales se reunirán para abordar el tema del transporte público autónomo, para compartir conocimientos y experimentar (por primera vez en Cataluña) con los vehículos públicos autónomos reales, que paralelamente se expondrán en el marco de la jornada.



## Unión internacional de empresas para el abastecimiento de hidrógeno en Rennerod

Las españolas Calvera y Clantech, la danesa GreenHydrogen y la alemana GFW colaboran en una solución basada en la producción y el consumo local de hidrógeno procedente de fuentes renovables que minimiza el impacto ambiental y aumenta la rentabilidad de las instalaciones eólicas y solares. El próximo año, los autobuses de Rennerod (Alemania), serán propulsados por hidrógeno, una energía avanzada y respetuosa con el medioambiente, a través de un sistema diseñado e imple-

mentado por un equipo internacional de empresas.

Un electrolizador se colocará junto a un aerogenerador Fuhrländer FL1000 existente para producir hidrógeno verde cuando el viento sopla en lugar de venderlo a la red. Ese hidrógeno limpio será comprimido con una solución en contenedor de Clantech y almacenado a 300 bares de presión en un H2Pod Virtual Pipe Line de Calvera. Este sistema facilita la fácil y flexible distribución del hidrógeno comprimido de forma efi-

ciente y segura a los clientes, el primero de los cuales es la red de autobuses alimentados por pilas de combustible que opera en los barrios de Rennerod. Una de las claves del proyecto es que el combustible es producido y consumido localmente, lo que elimina costes de transporte y minimiza la huella de carbono. El segundo electrolizador se colocará en las instalaciones de GFW y se alimentará con un parque solar existente, al que se van a añadir 15 seguidores adicionales de 300 kW.



## Nuevos puntos de recarga para los usuarios de Unauto

Los usuarios del servicio de transporte urbano de Toledo ya pueden recargar sus tarjetas en los tres nuevos terminales de recarga. Están instalados por el Ayuntamiento y la empresa concesionaria del servicio, Unauto, en el Centro Social del barrio de Santa María de Benquerencia, en la Estación de Autobuses y en el Cen-

tro Cívico del barrio de Buenavista. El concejal de Movilidad, Juan José Pérez del Pino, visitó, junto al gerente de Unauto, Ramón Martínez, éste último punto para conocer su funcionamiento: elegir la cuantía que se quiere recargar (cinco, 10 o 20 euros). Una vez hecho esto, se procederá a pagar la operación con tarjeta de crédito o efectivo.

**LEGISLACION COMUNITARIA****CAP y permisos en la UE**

► **DIRECTIVA (UE) 2018/645 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 18 DE ABRIL DE 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.**

En el *DOUE*, a 2 de mayo de 2018.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, Vista la propuesta de la Comisión Europea, Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales, Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones, De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

1.- En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 'Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible', la Comisión establece el objetivo 'visión cero', conforme al cual la Unión debe aproximarse al objetivo de supresión total de víctimas mortales en el transporte por carretera para 2050.

2.- En su Comunicación sobre las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 la Comisión propuso además el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020, comenzando a partir de 2010. Con vistas a alcanzar esta meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían la mejora de la educación y la formación de los usuarios de las vías públicas, así como la protección de los usuarios vulnerables.

3.- El Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 refrendó el objetivo vinculante de reducir internamente por lo menos en un 40 % las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores de la economía para 2030 con respecto a los valores de 1990. Dicho objetivo contribuirá al cumplimiento de los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París. Para llevar a cabo esas reducciones es necesaria la aportación de todos los sectores de la economía. El sector del transporte necesita un enfoque global en lo que se refiere al fomento de las reducciones de las emisiones y la eficiencia energética. Debe avanzarse hacia una movilidad de bajas emisiones, entre otras vías, mediante la investigación y la introducción de avances tecnológicos que ya están disponibles. Los conductores deben estar debidamente formados a fin de conducir de la manera más eficiente.

4.- Después de evaluar la aplicación de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (3), la Comisión detectó una serie de deficiencias. Las principales deficiencias detectadas consistían en dificultades e inseguridad jurídica en torno a: la interpretación de las exenciones; el contenido de la formación, qué solo en parte se consideró pertinente para las necesidades de los conductores; las dificultades de los conductores para obtener el reconocimiento mutuo de acciones de formación total o parcialmente realizadas en otro Estado miembro; e incoherencias en los requisitos de edad mínima entre las Directivas 2003/59/CE y

2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (4).

5.- Con el fin de mejorar la claridad jurídica de la Directiva 2003/59/CE, deben suprimirse o modificarse todas las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

6.- Con el fin de aportar certidumbre jurídica y coherencia con otros actos de la Unión, es necesario efectuar algunos cambios en las exenciones de la Directiva 2003/59/CE, para lo que conviene tener presentes las excepciones similares del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (5). Algunas de estas exenciones se aplican a situaciones en que la conducción del vehículo no constituye la actividad principal del conductor y en las que el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 2003/59/CE supondría una carga desproporcionada para dichas personas. Por lo general, se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual.

7.- En los casos en que se trate de una conducción realizada con poca frecuencia y en zonas rurales por conductores que abastezcan a sus propias empresas, deben aplicarse exenciones, siempre y cuando la seguridad vial siga estando garantizada. Debido a las diferentes condiciones en las zonas rurales de la Unión en lo que se refiere a la geografía, el clima y la densidad de la población, los Estados miembros deben disponer de discrecionalidad a la hora de determinar si este tipo de conducción se puede considerar ocasional y si tal exención repercute en la seguridad vial, por ejemplo, sobre la base del tipo de carretera, el volumen de tráfico o la presencia de usuarios vulnerables en la vía pública.

8.- Dado que las distancias que las personas que trabajan en la agricultura, la horticultura, la silvicultura, la ganadería y la pesca, que están exentas de la aplicación de la presente Directiva, deben cubrir durante el desempeño de su trabajo varían en toda la Unión, corresponde a cada Estado miembro determinar en su Derecho nacional distancias máximas permitidas partiendo del centro de explotación de la empresa a la que se aplican las exenciones.

9.- Los conductores que estaban exentos del requisito de la cualificación inicial, aunque continúen disfrutando de la exención, deberán no obstante someterse periódicamente a una formación continua para garantizar que mantienen actualizados los conocimientos esenciales para su trabajo.

10.- Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente información sobre los certificados de aptitud profesional (CAP). Deben desarrollar la plataforma electrónica necesaria teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios por parte de la Comisión, incluida la opción de ampliar la red del permiso de conducción de la UE creada en virtud de la Directiva 2006/126/CE. Dicha acción permitirá, entre otros beneficios, que los Estados miembros puedan acceder fácilmente a la información sobre las acciones de formación completas que no consta en el permiso de conducción del conductor. Es importante que los Estados miembros y la Comisión se esfuercen por orientar más el desarrollo de esta función hacia el acceso en tiempo real durante las inspecciones en carretera.

11.- Teniendo en cuenta la evolución de la formación y la educación, y con el fin de asegurar la contribución de la Directiva 2003/59/CE a la seguridad vial, así como la pertinencia de la formación para los conductores, es preciso que en los cursos de forma-

ción se haga más hincapié en los temas relacionados con la seguridad vial, por ejemplo, la percepción del peligro, la protección de los usuarios vulnerables (en particular de los peatones, los ciclistas y las personas con movilidad reducida), la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante, las condiciones meteorológicas extremas y las operaciones especiales de transporte. En este contexto, los cursos deben referirse también a los sistemas de transporte inteligente y evolucionar con el desarrollo tecnológico.

12.- Los Estados miembros deben disponer de la posibilidad de mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en las tecnologías de la información y la comunicación (como el aprendizaje electrónico y el aprendizaje mixto) en parte de los cursos, garantizando al mismo tiempo su calidad. Al mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en TIC, es importante tener en cuenta que algunos temas específicos requieren formación práctica y no pueden abordarse adecuadamente con estas herramientas de aprendizaje, por ejemplo la instalación de cadenas para la nieve o la colocación de las cargas, u otros aspectos formativos donde el aspecto práctico es importante. La formación práctica puede, pero no tiene que consistir en conducir. Una parte importante de la formación requerida en virtud de la presente Directiva debe llevarse a cabo en un centro de formación autorizado.

13.- Para garantizar la coherencia entre las diferentes formas de formación exigidas por la legislación de la Unión, los Estados miembros deben contar con la posibilidad de combinar diferentes tipos de formación, por ejemplo, la relativa al transporte de mercancías peligrosas, a la sensibilización en materia de discapacidad o al transporte de animales, con la formación prevista en la Directiva 2003/59/CE.

14.- Para evitar prácticas divergentes entre los Estados miembros que puedan obstaculizar el reconocimiento mutuo y restringir el derecho de los conductores a llevar a cabo su formación continua en el Estado miembro en el que trabajan, las autoridades de los Estados miembros, si la formación completada no puede indicarse en el permiso de conducción, deben expedir la tarjeta de cualificación del conductor en la forma prescrita por los modelos normalizados, que garantiza el reconocimiento mutuo de todos los conductores que cumplan los requisitos de la Directiva 2003/59/CE.

15.- La utilización del certificado de conductor por conductores de terceros países como prueba de conformidad con el requisito de formación podría suponer un obstáculo para los conductores cuando el transportista devuelve el certificado a la autoridad expedidora, en particular cuando estos conductores desean asumir un empleo en otro Estado miembro. Para evitar situaciones en que, en estas circunstancias, los conductores pudieran tener que repetir su formación cuando se incorporen a un nuevo puesto de trabajo, se debe alentar a los Estados miembros a cooperar e intercambiar información sobre las cualificaciones del conductor.

16.- Para permitir una transición fluida, los certificados de conductor válidos y las tarjetas de cualificación de conductor válidas de conformidad con las normas aplicables antes de la aplicación de las disposiciones modificadas por la presente Directiva deberían reconocerse hasta la fecha de su expiración. Las modificaciones no invalidan la formación cursada antes de su aplicación ni los permisos de conducción expedidos para certificar dicha formación.

17.- A fin de aportar claridad jurídica y

garantizar unas condiciones armonizadas en materia de edad mínima a efectos de lo dispuesto en la Directiva 2003/59/CE, es preciso introducir una excepción clara en la Directiva 2006/126/CE que disponga que los permisos de conducción pueden expedirse a las edades mínimas previstas en la Directiva 2003/59/CE. Esta aclaración se refiere a la edad mínima para los conductores de determinadas categorías de vehículos titulares del CAP y no modifica las opciones existentes para reducir las condiciones relativas a la edad mínima ni para establecer exenciones respecto de las mismas.

18.- Las modificaciones de la Directiva 2006/126/CE deben limitarse a aquellas que estén directamente relacionadas con la revisión de la Directiva 2003/59/CE y a la facilitación del uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos. Parece deseable un análisis más profundo de la ejecución y aplicación de la Directiva 2006/126/CE, incluida la delimitación entre determinadas categorías de vehículos; dicho análisis debería incluirse en una eventual futura revisión de la Directiva 2006/126/CE.

19.- Con el fin de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la mejora de la calidad del aire, facilitando el uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de permitir, en su territorio, que los titulares de un permiso de conducir de categoría B conduzcan determinados tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, pero no exceda los 4.250 kg. Esa posibilidad de superar los 3.500 kg debería estar condicionada a que la masa se deba exclusivamente al exceso de masa debido a los sistemas de propulsión alternativos y sin perjuicio de las limitaciones y condiciones destinadas a evitar efectos negativos en la seguridad vial.

20.- Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora del nivel de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos de carretera destinados al transporte de mercancías o de viajeros en la UE, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y de los problemas que la presente Directiva pretende solventar, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

21.- Procede, por tanto, modificar en consecuencia las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE.

Han adoptado la presente Directiva:

**Artículo 1**

La Directiva 2003/59/CE queda modificada como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por lo siguiente:

«Artículo 1

Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a la actividad de conducción de los:

- nacionales de un Estado miembro;
- nacionales de un tercer país empleados o utilizados por una empresa establecida en un Estado miembro;

► *Continúa en el próximo número*

Jornada**Análisis del ITS en Galicia**

Título: Jornadas sobre ITS en Galicia  
 Cuándo: 12 de junio de 2018  
 Dónde: Auditorio Mar de Vigo  
 Organiza: ITS España

Bajo el título 'Conexión vehículo-infraestructura para la gestión de la movilidad', ITS Galicia organiza una jornada técnica en Vigo para analizar, entre otros aspectos, la movilidad conectada, los ITS en el vehículo, estos dispositivos en el transporte público, su incidencia sobre la movilidad conectada y las conclusiones para el futuro.

Libro**Más de 50 años de telemática**

Título: 'La historia de la telemática'  
 Edita: Tom Tom Telematics  
 Interior: Disponible únicamente en modelo ebook.

La velocidad con la que ha evolucionado la telemática desde sus comienzos, allá por los años '60 del siglo pasado, es realmente asombrosa. Por ello, Tom Tom Telematics recoge en este ebook, además de un vídeo, los hitos más importantes desde entonces hasta llegar a los dispositivos electrónicos que encontramos en la actualidad.

Feria**Motortec anuncia fechas**

Título: Motortec Automechanika Madrid  
 Cuándo: 13-16 de marzo de 2019  
 Dónde: Ifema, Madrid, con licencia de la feria de Frankfurt

Ya está en funcionamiento la web de Motortec Automechanika Madrid para la solicitud de participación de cara a su próxima edición 2019, atendiendo las recomendaciones del sector y tras escuchar las demandas de las empresas que venían solicitando un adelanto en los plazos para favorecer la gestión. Será el próximo mes de marzo.

Feria**Otoño cargado de eventos**

Título: EuroBus Expo  
 Cuándo: 30 de octubre al 1 de noviembre de 2018  
 Dónde: NEC de Birmingham (Reino Unido)

Este otoño se presenta bastante cargado de eventos relacionados con el Sector. A la IAA de Hannover, prevista para mediados de septiembre, se sumará un mes después el salón de Birmingham, que poco a poco se ha ido haciendo un hueco en el panorama ferial europeo, y que ya no es un evento solo para el mercado británico.

Curso 'online'**Aprender desde casa**

Título: Curso 'online' sobre Ticketing en el Transporte Público  
 Cuándo: desde el 15 de junio de 2018  
 Organiza: ITS España

ITS España propone un nuevo Curso online sobre Ticketing en el Transporte Público. El Curso estará abierto desde el 15 de junio de 2018 y disponible hasta el 20 de julio en la plataforma online de ITS España (<https://www.itsspain.es/e-learning>). El curso cierra su periodo de inscripciones el mismo día 15 de junio.



# Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

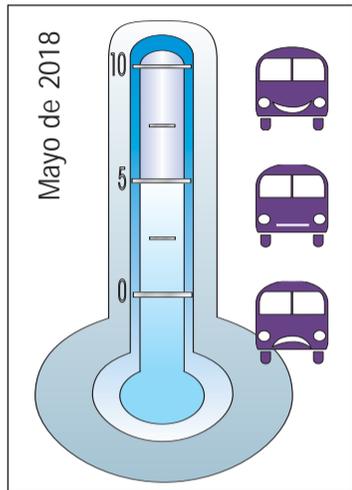
## Nexopublic

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

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

## De Profesional a Profesional

✉ Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### Sinergias entre sectores

Con apenas unos días de diferencia, el Sector del transporte de mercancías ha dado la bienvenida a dos nuevos actores, que comparten curiosidades. Por un lado, se presentan con el mismo tipo de producto, un camión eléctrico, que no deja lugar a dudas de la dirección que toma el ámbito urbano y de distribución. Y, por otro lado, ambos proceden del segmento del transporte de viajeros: Irizar y VDL. Y también Lecitrailer, fabricante de remolques, anuncia su llegada. Sinergias a la orden del día.



## PREVISIONES

**COYUNTURA** / Las matriculaciones de autocares encadenan otro mes de pérdida

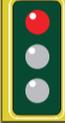
## El petróleo sitúa el precio del gasóleo en máximos anuales

El petróleo sigue marcando la actividad sectorial, por su incidencia directa en un precio del combustible que está en máximos anuales. Y por encima de 2017 tam-

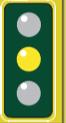
bién. Por otro lado, las matriculaciones han despertado una pequeña alarma, porque los urbanos van viento en popa, pero los autocares enlazan varios meses a la baja.

### INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

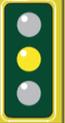
#### PRECIO DEL GASÓLEO

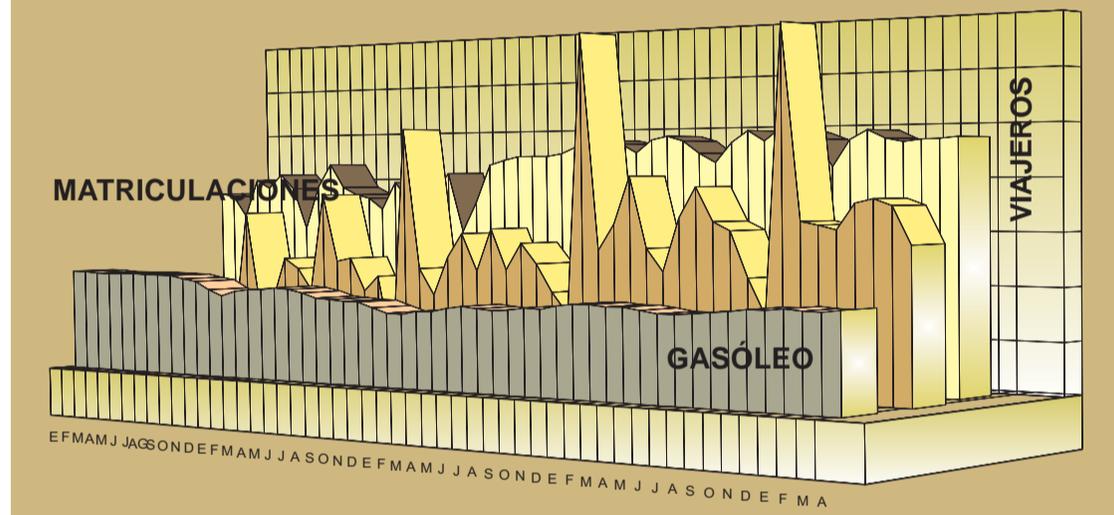
 Durante el mes de mayo se ha superado la cota de los 80 dólares, aunque luego se limitó a los 75.

#### FLUJO DE VIAJEROS

 Notable descenso del total de usuarios en mayo, quizá relacionado con las fechas de la Semana Santa.

#### MATRICULACIONES

 Dato de abril muy negativo, sobre todo en el caso de autocares, que ni la buena marcha del urbano compensa.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Volvo renueva sus autocares



Jaime Verdú

La gama 9000, que incluye el 9900 para servicios premium y el 9700 más funcional y polivalente, se convierte en la apuesta de Volvo Buses para el mercado de autocares, con la novedad de que estos vehículos integrales serán comercializados en nuestro país dentro de pocas semanas.

### ▼ Descenso

#### MetroTUS no despega



Germa Igual

El MetroTUS sigue generando controversia en Santander. Un ambicioso proyecto que pretendía revolucionar el transporte urbano de la ciudad no termina de arrancar, hasta el punto que desde el Gobierno cántabro se estudia la posibilidad de solicitar la suspensión cautelar del servicio.

### En Ruta



#### Sobre el tercer paquete de movilidad

Maros Sefcovic

**M**E COMPLACE DIRIGIRME a ustedes en la primera sesión plenaria desde que adoptamos el tercer paquete de movilidad. Este fue el último conjunto de propuestas en el marco de la Unión de la Energía y estoy orgulloso de haber logrado cumplir este ambicioso proyecto mucho antes del final del mandato. Esto debería darnos suficiente tiempo para negociar la Unión de la Energía en su totalidad y dejarlo como un legado importante de este mandato.

(...) Estoy seguro de que cualquiera que sea la circunscripción o partido político de donde venga, todos apreciarán los objetivos principales: Carretera segura, movilidad limpia, inclusión y aumentar nuestra competitividad industrial.

En primer lugar, la seguridad: el número de muertes en las carreteras de la UE se ha mantenido estable durante unos cinco años a razón de 26.000 por año, es decir, 70 por día o el equivalente a un autocar grande, que se mata todos los días. Podemos salvar más vidas. ¡Debemos hacerlo!

Es por eso que propusimos mejoras de infraestructura y 11 nuevas características avanzadas de seguridad que serán obligatorias en tres años. Estos incluyen: frenado de emergencia automático, asistente de mantenimiento de carril, reconocimiento de distracción o bloqueo de alcohol.

Esta es también una de las razones por las que estamos allanando el camino para la conducción conectada y automatizada. Las ventajas son numerosas.

Maros Sefcovic, comisario europeo de Unión Energética, en el pleno del Parlamento. Estrasburgo, 28 de mayo.

# NEXOTUR

## Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas  
PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: [Suscripciones@Nexotur.com](mailto:Suscripciones@Nexotur.com) o al teléfono: 91 369 41 00

