

La preocupación sectorial sigue sin respuesta política

La tradicional reunión conjunta de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Autonomías con el CNTC sirvió para recordar las preocupaciones sectoriales, pero sin compromisos concretos.

Protagonistas



Teresa Ribera

La ministra de **Transición Ecológica** anuncia una línea de **ayudas** a los vehículos alternativos. / **Pág. 2**



Juan A. Maldonado

Salvo sorpresa de última hora, **Mercedes-Benz** cerrará el año como líder entre los fabricantes en España. / **Pág. 3**



Juan José Piniella

Emtusa celebra su **40 aniversario** de servicio de transporte urbano colectivo en la ciudad de Gijón. / **Pág. 6**



Violeta Bulc

La **Comisión Europea** pretende liderar el proceso del cambio **climático** hasta el año 2050. / **Pág. 13**

El presidente del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y de Confibus, Rafael Barbadillo, fue quien trasladó las preocupaciones del Transporte de viajeros por carretera a todos los directores generales de Transporte, con intención de buscar soluciones entre todos. En este sentido, propuso aumentar la periodicidad de las reuniones y mostró la situación del Sector en cuanto a la recuperación de la demanda en todas las actividades. **Panorama / Pág. 16**

La buena marcha del año hace a Atuc revisar su previsión al alza

Los viajeros crecerán hasta un 2,5%

Tras los datos positivos del año 2018, que han provocado esa revisión alcista de medio punto, Atuc ve margen para que el transporte público crezca aún más y alcance los 7,5 millones de usuarios, frente a los 4,5 que existen en la actualidad. Para que las personas dejen el coche en casa, declaran que deben "aumentar las frecuencias de paso y reducir la duración de los trayectos". Por ello, piden al Gobierno que se apruebe una Ley de Financiación del Transporte Público, principal reto del Sector en 2019, que está a punto de ser tramitada pero que nunca termina de llegar. **Panorama / Pág. 5**



VOLVO

La nueva gama 9900 se alza con el Sustainable Coach Award. **Contacto / p. 23-26**



INDCAR

El carrocerero gerundense da un paso más con la versión eléctrica del Strada. **Novedades / p. 22**



CAR-BUS.NET

Un total de 18 unidades del modelo Wolta llegan a la EMT de Madrid. **Novedades / p. 27**

Divergencias en la Asamblea General invernada de Aetram

Aetram organizó su Asamblea General invernada para mostrar los presupuestos del próximo año y someterlos a votación ante los socios de la entidad. Además, se presentó al nuevo miembro, Integralia, con el que suman 183 socios, y se trataron los temas que más preocupan al Sector actualmente, como las últimas normativas que están afectando a todos los transportistas de viajeros de Madrid y la falta de apoyo a la huelga de discrecional que tuvo lugar el pasado mes de diciembre en la capital. **Entrevista / Pág. 6**



El precio del billete puede oscilar hasta en un 244%

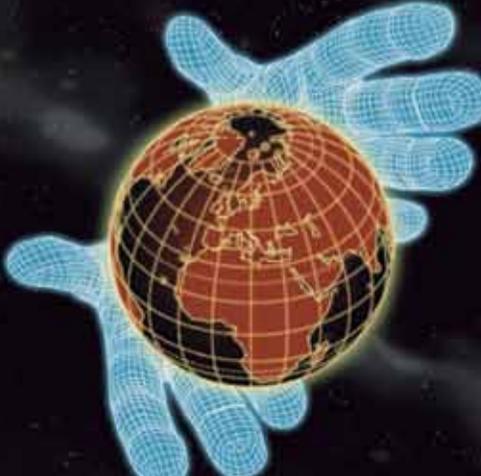
El análisis realizado por Facua ha vuelto a poner de manifiesto que los Ayuntamiento deben contar con la participación de las asociaciones de los consumidores, ya que es necesario prestar a los usuarios la mayor calidad y tarifas adecuadas al Sector. El billete único, la tarjeta mensual o el billete nocturno muestran cómo hay ciudades y Comunidades Autónomas que invierten en el Transporte de pasajeros para su desarrollo, y otras aún en proceso. **Dossier / Pág. 37**

Sumario

Los tramos de la red con mayor peligro

Una nueva edición del estudio EuroRAP sitúa los puntos más conflictivos del país. / **Pág. 18**

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Neumáticos reciclados'	4
Panorama / Actualidad	5-17
Informe: 'Fundación Corell'	35
Coyuntura	42-43
Innovación: 'Uso de baterías'	45
Agenda	47





Date de alta en Nexobus.com

Diario online del Transporte de Viajeros por Carretera

... y recíbelo cada mañana en tu email





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



1.300 millones para Transporte en Andalucía



La llegada de los Reyes Magos modifica el servicio de transporte



A Coruña mantiene las tarifas del urbano por segundo año



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

Tribuna**Las emisiones en los vehículos industriales (I)**

Teresa Ribera

ALGUNOS DE LOS TEMAS más importantes, desde un punto de vista estratégico, nos obligan a pensar cuáles son las medidas a corto y medio plazo para facilitar un cambio importante en la reducción de las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en los vehículos de transporte industriales.

La calidad del aire, la salud pública, las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud o la normativa europea son algunos de estos motivos. El cambio climático, asociado al rápido aumento de la temperatura de nuestro planeta con respecto a los niveles preindustriales como consecuencia de la emisión de gases de efecto invernadero, es, además, el mayor reto ambiental al que se enfrentan los países en escala global. Junto a ello (...), la evolución del Sector del transporte, desde el punto de vista industrial, de las infraestructuras, comodidad, servicios y modelo de negocio, forma parte de las prioridades de la actividad económica y de la modernización de nuestra sociedad y de nuestra economía que debe plantearse España.

En España, como en otros países, la senda de emisiones de gases de efecto invernadero ha experimentado un aumento de las emisiones de CO2 muy notable, y ello, computando como el sector en el que el crecimiento de las emisiones es más relevante, el asociado a las emisiones del transporte. Entre un 80 y un 95% de las emisiones actuales deben quedar eliminadas antes de 2050 para cumplir con los objetivos de descarbonización establecidos por la Unión Europea, y esto significa

que el sector de la movilidad debe contar con muy bajas emisiones (si no, ninguna) para esta fecha. Por tanto, esa es la referencia, el objetivo que nos debemos marcar como obligación de resultado para orientar nuestras decisiones.

El Transporte, considerando carretera, ferrocarril, transporte aéreo y navegación, supone en torno al 25% de las emisiones totales de gases efecto invernadero imputables en nuestro inventario, y se eleva al 40% del total de los sectores difusos, si no contemplamos las emisiones de las grandes instalaciones industriales. Por tanto, es el principal emisor, un sector clave para la mitigación del cambio climático y, como digo, asociado a él hay una industria importante y una calidad de vida de los ciudadanos que ha de ser también contemplada adecuadamente en cualquier decisión que vayamos a tomar.

Las emisiones del sector de vehículos pesados (concentrándonos, por tanto, en el transporte industrial para el transporte de mercancías) representan en España, en el año 2016, aproximadamente, 23 millones de toneladas de CO2 equivalente, y a estas se suman las emisiones de las furgonetas, que suponen alrededor de cuatro millones de toneladas de CO2 equivalente. Entre ambos, 26 millones de toneladas, cerca del 30% de las emisiones totales del sector transporte por carretera. Esto entra de lleno en el debate que la Comisión Europea abre con el Libro Blanco del Transporte en el año 2011, estableciendo objetivos de variación de las emisiones de gases de efecto invernadero para este sector con respecto a



Estamos llevando a España por el camino más rápido y seguro hacia el alargamiento del ciclo de crecimiento económico

1990: un +8% en 2031 y un -60% en 2050, como poco; un contexto que ha sido objeto de amplio debate, de propuestas normativas y de recientísimo acuerdo.

En comparación con la industria y la edificación, el transporte dispone de mayor madurez para algunas de las soluciones técnicas; también desafíos, desde el punto de vista industrial.

Las políticas de reducción de emisiones en transporte llevadas a cabo hasta la fecha, como muy bien señala usted, no garantizan

la consecución de objetivos a 2030, ya que las medidas de reducción de emisiones de nuevos vehículos no aseguran por sí mismas una descarbonización efectiva para el cumplimiento de ese objetivo, y el uso de biocombustibles no genera una reducción real de las emisiones, medidas *well to wheels*, y no son suficientes para alcanzar los objetivos de descarbonización de 2050.

Teresa Ribera, ministra de **Transición Ecológica**, ante el Senado. Madrid, 15 de diciembre.

Columna**Una electromovilidad en común (II)**

Maros Sefcovic

MÁS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS requieren más energía renovable y un mercado de energía más flexible. La carga inteligente y el vehículo a la red crean nuevos desafíos y oportunidades que los operadores de la red, los productores de energía y los propietarios de vehículos deberán abordar juntos. En términos más generales, debemos reflexionar sobre cómo la movilidad tendrá que desarrollarse en nuestras ciudades, en un contexto de multimodalidad, descarbonización y digitalización.

Este enfoque holístico de conectar a las diferentes partes interesadas también fue la lógica que estuvo detrás de la Alianza de Baterías de la UE. Al ofrecer una visión convincente y conectar a los actores correctos, podemos desencadenar una acción en cadena muy poderosa. En este caso, fueron las materias primas/productos químicos, los fabricantes de baterías, la electrónica, los servicios públicos, las industrias automotrices y de reciclaje, los Estados miembros clave de la UE y el Banco Europeo de Inversiones. Juntos, reconocimos que el mercado europeo de baterías no solo es un imperativo estratégico si queremos que nuestra movilidad eléctrica salga a la carretera en Europa y que nuestro sistema de energía sea descarbonizado.

También reconocimos todo el potencial de este esfuerzo: según el pronóstico disponible, el mercado de baterías en Europa podría tener un valor de 250.000 millones de euros al año a partir de 2025. Es por eso que hemos establecido la European Battery Alliance y hemos elaborado un Plan de Acción Estratégico, que consiste en una serie de medidas financieras y políticas, para respaldar toda la cadena de valor de la batería.

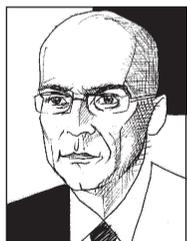
Partamos de una simple observación: la escala y la velocidad de inversión necesarias significan que ningún actor industrial, o país de la UE, puede hacer esto solo. Por todas estas razones, hemos lanzado el "Airbus de baterías de la UE". Me gustaría enfatizar la contribución particular del gobierno alemán y las compañías alemanas en este proyecto. Nuestra alianza se basa en las fortalezas industriales de sus socios.

Maros Sefcovic, comisario de Energía de la **Comisión Europea**, en la **Networking Conference Electro Mobility 2018**. Berlín, 13 de noviembre.

Apuntes**Luz verde al Paquete**

Violeta Bulc

"Estoy muy contenta de que el Consejo Europeo haya podido llegar a un acuerdo sobre el Paquete de Movilidad. ¡Este es un resultado excepcional! Este Enfoque General permitirá, tan pronto como el Parlamento vote sobre los textos, comenzar a desarrollar proyectos con miras a adoptar los acuerdos legales aún bajo el mandato de este Parlamento. La próxima Presidencia rumana tendrá la gran tarea de llegar a un acuerdo en un tiempo récord. Tengan la seguridad de que la Comisión está lista para ayudar en estas discusiones interinstitucionales", afirma la comisaria europea de Transportes.

Con tarjeta de crédito

Igor González

Dbus ha dado un paso más (y van...) en su trayectoria de innovación relacionada con el transporte público, y anuncia que antes del próximo verano se podrá pagar el billete ordinario con tarjeta bancaria sin contacto en todos los autobuses de San Sebastián. El éxito de la prueba piloto iniciada hace algunos meses en las líneas 16 y 45 ha provocado la expansión de la iniciativa, de la mano de Kutxabank, para las tarjetas Visa, Mastercard y American Express. Donosti es referencia en innovación en lo que se refiere al servicio de transporte urbano, y no quiere dejar de serlo.

Interesante propuesta

Agustín Gómez

El sistema concesional español y la liberalización en el transporte de viajeros, y la ley de financiación del transporte urbano, serán los dos temas principales, de máxima actualidad ambos, sobre los que girará la Jornada Técnica anual de Ascabús, anunciada para el próximo 23 de enero en Madrid. Una muestra más del buen hacer de la asociación nacional de carroceros, que aborda cuestiones de interés general con ponentes de primera magnitud, con un importante poder de convocatoria y con el optimismo instaurado en su seno acerca del futuro de la industria carroceros del país.

N Editorial

Año Nuevo, vida...

DEJAMOS ATRÁS EL AÑO 2018 y es momento de hacer balance de lo que ha deparado para el Sector del Transporte de Viajeros por Carretera en el ámbito nacional.

Lo cierto es que el resultado no ha sido del todo positivo. Muchos han sido los asuntos a los que debe hacer frente el Sector, con la preocupación añadida de que se repiten en gran medida con respecto a balances anteriores, lo que indica estancamiento o falta de interés de los problemas sectoriales por parte de las Autoridades 'competentes'.

En el apartado de las luces, destacaremos la previsible aprobación de la Ley de Financiación del Transporte Público. Después de casi una década de esfuerzos, encabezados por Atuc, el viaje parece que llegará a su fin en muy breve espacio de tiempo, lo que hará posible que nuestro transporte urbano colectivo de un paso adelante sin precedentes, al conocer de antemano su marco financiero y poder acometer, de este modo, estrategias empresariales más acordes con la realidad de sus usuarios.

Continuando con las 'buenas nuevas' conocidas durante 2018 encontramos la llegada de VDL a nuestro país con filial propia, la inauguración por todo lo alto de la planta de Irizar destinada a sus productos electrificados (que incluyen un camión, el cual ya está circulando en pruebas por Barcelona, de la mano de FCC), las renovaciones de flotas urbanas que han llevado a cabo las principales ciudades españolas, que la FIAA vuelve a ser actualidad tras anunciar su próxima edición en 2020 (aún tenemos que esperar, pero ya queda menos), el creciente proceso de internacionalización de nuestros operadores de transporte (empresas españolas tienen una presencia cada vez mayor en las principales capitales europeas y del norte de África, tras adjudicarse los correspondientes concursos), y la llegada de capital español a Solaris, fabricante polaco que ha vivido dos décadas de éxito y rápida expansión, que ahora serán consolidadas en el seno de CAF.

También tuvimos la ocasión de asistir a una nueva edición de la IAA de Hannover, en la que de nuevo se puso de manifiesto que el transporte de viajeros juega un papel cada vez más importante. Infinidad de novedades de productos y servicios, casi todas ellas con un claro sesgo eléctrico o híbrido, jalaron los stands del Salón germano, en una nueva demostración del respeto por el medio ambiente que ocupa la parte alta de las agendas tanto del Sector como de todos sus integrantes.

2018 nos deja algunas buenas noticias, pero también asuntos pendientes

A nivel internacional, la aprobación del Paquete de Movilidad y el proceso de liberalización de los servicios copan la actualidad a la vez que generan un complejo debate, porque las posiciones no están todo lo alineadas que convendría a la hora de defender un interés común.

¿Y qué queda pendiente? Pues casi lo mismo de siempre. La aprobación del ROTT, anunciada por el nuevo Gobierno para enero, pero parece que el plazo no se cumplirá; el reconocimiento del Transporte por carretera en su justa medida, como dinamizador social y proveedor de servicios de primera necesidad; el acondicionamiento de las estaciones de autobuses; la creación de plataformas reservadas que dinamicen la velocidad comercial del servicio... Nada nuevo, pero tan necesario que, en ocasiones, cuesta entender cómo no se ha solucionado hace ya mucho tiempo.

No podemos obviar que esta edición que tienen en sus manos es la número 200 de NEXOBUS. Son más de 18 años acudiendo, puntualmente, a nuestra cita mensual con Ustedes, los lectores, a quienes sin duda nos debemos. Se acerca una celebración como el hito merece, de la que les mantendremos informados de manera puntual, de la misma manera que continuaremos haciendo desde estas páginas y desde nuestra Plataforma Digital, que cierra el año con unos datos excelentes de visitas y tiempo medio de lectura.

Esta Redacción les desea todo lo mejor, en lo personal y en lo profesional, para el año que comienza, que depare trabajo y buena salud para todos.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

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 Paula Vacas | 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.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

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

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

▲ Directa

Responsabilidad

PESE A LAS DIFICULTADES por las que atraviesa el Sector, por no sentirse (y con razón) apoyado por la Administración, hemos asistido durante todo el año 2018 a una renovación constante de flotas en toda España, en un acto de responsabilidad y buen hacer de las empresas de transporte de carretera, tanto de viajeros como de mercancías. Aún con la incertidumbre ante el cúmulo de normativas medioambientales que han revolucionado el panorama, sin sus adecuadas soluciones en materia de infraestructura, los autobuses y camiones de todo el país están pasándose a la electricidad y el gas de nueva generación como energía propulsora. Sin duda, el transporte por carretera está poniendo todo de su parte. Ahora es el turno de que la Administración de su brazo a torcer.

◆ Personaje del Mes

Juan Antonio Maldonado



Mercedes-Benz, salvo sorpresa mayúscula en los últimos días del año, ha cerrado el ejercicio como líder de las matriculaciones de autobuses y autocares en nuestro país, con un total de 626 unidades entregadas, un 11,8% más que el año precedente, en un mercado que perdió casi dos puntos en su conjunto, por lo que además su cuota de mercado ha incrementado. Felicidades a todo el equipo, encabezado por Maldonado.

Líder de matriculaciones en nuestro país, creciendo dos dígitos en entregas y ganando penetración

▼ Marcha atrás

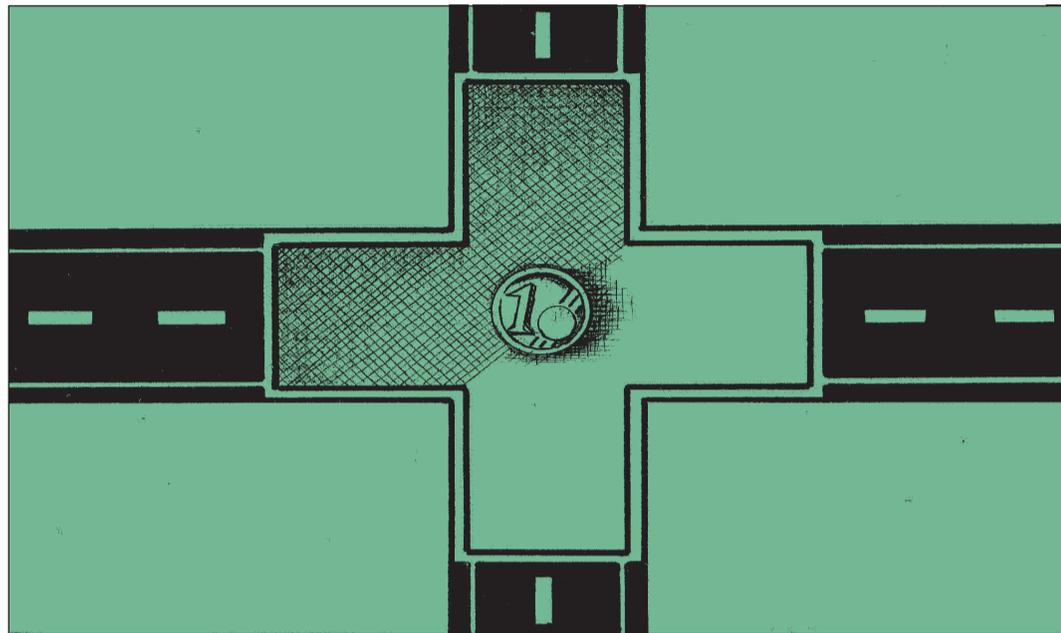
Cambios que no llegan

TRAS LA PRESENTACIÓN de los Presupuestos Generales del Estado, la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez afirmó que "no va a existir cambios relevantes en las cifras destinadas a la carretera". Desde el Sector seguimos observando que el ferrocarril sigue siendo el más apoyado por parte de la Administración, pese a que la mayoría del transporte de mercancías y viajeros se realiza por carretera. Sin embargo, desde el Gobierno insisten en que Fomento "sigue apoyando de manera firme a la carretera, siendo conscientes de su importancia en el territorio". Y es que, las medidas a favor, como el nuevo ROTT, por "h" o por "b", parecen no aprobarse nunca. Esperan poder "elearlo" al Consejo de Ministros y aprobar el Real Decreto este mismo mes, una idea que se antoja bastante lejana.



X De Frente**¿Polémica en el reciclaje de neumáticos?**

EN LA ÚLTIMA reunión del Consejo de Administración de Signus se aprobaron los presupuestos para la actividad de gestión del próximo ejercicio. La decisión más destacada es una nueva reducción del Ecovalor de los neumáticos puestos en el mercado de reposición español por sus empresas adheridas, en un 3,55%. En referencia a esta información, llegó a TNU la supuesta intención de Signus de dejar de prestar servicio de recogida a los productores de residuos adheridos a su sistema, por lo que la empresa que da tratamiento a neumáticos usados se ha visto obligada a difundir un comunicado desmintiendo dicha información. "La decisión de Signus de dejar de prestar servicio de recogida de NFU a determinados talleres, a nuestro juicio, solo persigue evitar unos costes que les permitan posibilitar la bajada de tarifas que anuncian", declararon en su comunicado.

**👉 En contra****La decisión de Signus es impositiva**

SIGNUS HA decidido de forma unilateral e impositiva, el dejar de prestar servicio de recogida a productores de residuos que, por ser también importadores, están adheridos al



sistema TNU, y ello pese a que dichos talleres han pagado a Signus, con carácter previo, el servicio de recogida y gestión de los neumáticos fuera de uso, equivalentes en número, a los adquiridos a productores adheridos a Signus, bien directa o indirecta-

mente. Esta medida, que Signus ha empleado con aquellos que están adheridos a TNU, y que en modo alguno compartimos, además de considerarla de dudosa legalidad, ha forzado a que muchos de estos talleres y distribuidores hayan comunicado a los productores adheridos a Signus, que a partir del 1 de enero de 2019 no les cobren por anticipado ningún coste de gestión de NFU".

Declaran desde Tratamiento de Neumáticos Usados S.L, TNU.

👍 A favor**Signus no se ha dirigido a TNU**

EN LA NOTA de prensa que distribuimos en pasado 3 de diciembre, en ningún momento se recoge la frase objeto de la nota aclaratoria de TNU: "También se ha llegado al acuerdo de



que aquellos talleres pertenecientes a productores adheridos a TNU sean recogidos preferentemente por este sistema colectivo... Signus no se hace responsable de las interpretaciones que cualquier periodista haya podido realizar, por lo que considera-

mos que la declaración de TNU está fuera de lugar". Desde Signus sostienen que la reunión del Consejo de Administración solo se trató una nueva reducción del Ecovalor de los neumáticos puestos en el mercado de reposición español por sus empresas adheridas, en un 3,55%, así como hechos que han afectado a la gestión de los neumáticos durante 2018.

Declaran desde la empresa de gestión de neumáticos usados, Signus

🔍 Análisis**Falta de comunicación**

Debido a un presunto malentendido causado por falta de comunicación, ambas compañías han remitido comunicados a los medios de comunicación que tendrían que haberse dado antes en el ámbito privado. Sin embargo, el déficit de atención generalizado ha hecho a TNU sacar la "artillería pesada", recriminando a Signus el supuesto caos que han generado anunciando en una nota de prensa una cuestión de vital importancia que la empresa de tratamiento de neumáticos desconocía hasta la fecha.

Por ello, desde TNU explicaban respecto a la decisión ficticia, que "esta medida, que Signus ha empleado con aquellos que están adheridos a TNU, además de considerarla de dudosa legalidad, ha forzado a que muchos talleres y distribuidores hayan comunicado a los productores adheridos a Signus, que a partir del 1 de enero de 2019 no les cobren por anticipado ningún coste de gestión de NFU (más cuando ningún servicio se va a realizar), ya que la mayor parte de distribuidores y talleres van a asumir directamente los costes de gestión de los neumáticos fuera de uso que generen. Los pagan ellos y los gestionan ellos, por los cauces que la normativa vigente establece y permite". Afortunadamente para ambas, el error se había cometido a la hora de publicar dicha nota de prensa, en la que en ningún momento se nombraba a TNU.

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional



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

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

Nexopublic

CONSULTING

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

El transporte público español prevé cerrar el año 2018 con un crecimiento superior al 2,5%

Tras los datos positivos del año 2018, Atuc ve margen para que el transporte público crezca aún más y alcance los 7,5 millones de usuarios, frente a los 4,5 que existen en la actualidad. Para que las personas dejen el coche en casa,

declaran que deben "aumentar las frecuencias de paso y reducir la duración de los trayectos". Por ello, piden al Gobierno que se apruebe una Ley de Financiación del Transporte Público, el principal reto del Sector en 2019.

Los usuarios del transporte público urbano subirán más de un 2,5% en 2018, según la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc), que ha corregido al alza en cinco décimas sus perspectivas de crecimiento debido, entre otros motivos, a las restricciones a los vehículos privados que se están acometiendo en diversas ciudades, como Madrid, donde el número de viajeros de la EMT, por ejemplo, aumentó en unos 10.000 diarios tras la entrada en vigor de Madrid Central, de acuerdo a los datos ofrecidos por el Ayuntamiento.

No obstante, la asociación considera que el crecimiento de viajeros en transporte público "no puede depender únicamente de la coyuntura económica y la llegada de turistas, sino que debería obedecer a un flujo constante de usuarios procedentes del coche privado, por lo que son necesarias medidas que desincentiven su uso y reduzcan su presencia en las ciudades".

En este sentido, Atuc insiste en la necesidad de potenciar y reforzar el sistema del transporte público "para absorber el incremento de la demanda que se producirá por medidas como los cierres al tráfico

privado que recoge el Anteproyecto de Ley contra el cambio climático que no ha conferido al transporte público la importancia que merece por su contribución para reducir las emisiones contaminantes que originan los coches y por su papel determinante para aligerar los atascos, que le cuestan a España más de 5.000 millones de euros al año".

En cualquier caso, Atuc ve margen para que el transporte público crezca a doble dígito. Es decir, para que alcance los 7,5 millones de usuarios, frente a los 4,5 millones con los que cuenta en la actualidad. Sin embargo, "para lograr el necesario cambio modal por el que cada vez más personas aparquen sus coches y usen el transporte público para sus desplazamientos diarios, habría que aumentar las frecuencias de paso y reducir la duración de los trayectos, entre otras medidas".

Todo ello, concluyen desde Atuc, pasa por aprobar una Ley de Financiación del Transporte Público, "cuyo desarrollo será el principal reto del Sector de cara al próximo año. Esta ley, de la que España es el único país de Europa que carece, establecería lo que



cada nivel de la Administración debe aportar a la financiación del sistema y le daría la sostenibilidad que requiere como la principal alternativa al vehículo privado".

Gasto juvenil

Según los indicadores Habits Big Data de AIS Group, especialista en sistemas inteligentes de marketing, en 2017, los menores de 30 años dedicaron entre 2.200 euros y 3.400 euros anuales a transporte. "El gasto

anual medio de los hogares cuyo sustentador principal forma parte del segmento de millennials o centennials se sitúa entre los 17.000 euros anuales y los 24.500 euros, pero el porcentaje de ese dinero que destinan a las principales partidas son muy similares entre ambos grupos", ha comentado el director de desarrollo de negocio de AIS, Agustí Amorós.

Parecido al gasto medio que

los menores de 30 destinan al transporte es el que dedican a la alimentación

En lo que se refiere al transporte, los hogares con cabeza de familia perteneciente a este segmento poblacional, destinó un 13% de sus gastos anuales al transporte lo cual significa, que su inversión fue de entre 2.200 euros y 3.400 euros. Esta es la tercera partida más importante en la distribución de los gastos de este tipo de hogares.

El Salón madrileño contará, la próxima primavera, con la celebración de una jornada dedicada especialmente al vehículo industrial

Motortec, Ancera y Sernauto realizan una comida conjunta de Navidad con el sector de la automoción

El pasado 20 de diciembre, la Feria de Madrid reunió a los representantes líderes en el sector de la automoción en la comida de Navidad celebrada conjuntamente por Ancera, Sernauto y Motortec Automechanika Madrid. Con su apoyo a este acto, la 15ª Feria Internacional para la Industria de Automoción en España, dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África, organizada por Ifema, y que se desarrollará del 13 al 16 de marzo de 2019 en la Feria de Madrid, muestra su compromiso con el sector.

El evento, al que acudieron las empresas del Comité Organizador de Motortec, de Ancera (Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios Neumáticos y Accesorios de Automoción); Sernauto (Asociación Española de Proveedores de Automoción) y representantes de asociaciones del sector, entre otros, contó con las intervenciones de Eduardo López-Puertas, director general de Ifema; David Moneo, director de Motortec Automechanika Madrid; Miguel

Ángel Cuerno, presidente de Ancera; y Benito Tesier, presidente de la Comisión de Recambios de Sernauto.

El director general de Ifema, Eduardo López-Puertas expresó el interés por "mantener un diálogo permanente con las asociaciones profesionales" (entre las que citó, además de a Sernauto y Ancera, a Ganvam), "que representan a los distintos sectores con los que trabajamos. Ello nos permite mantener una relación cercana que nos ayuda a comprender mejor sus necesidades, y nos facilita trasladarlas de la forma más eficaz al entorno de las ferias". Concluyó manifestando que esa es la vía para tomar el pulso al sector y que la suma de fuerzas entre las asociaciones es más necesaria que nunca.

En la misma línea, el director de Motortec Automechanika Madrid, David Moneo, agradeció al sector la confianza depositada a lo largo de estos años en el Salón, lo que le ha permitido posicionarse como la Feria de referencia para esta industria en el sur de Europa y que "a apenas tres meses de su



celebración, estemos un 4% por encima de la pasada edición y al 97% de la capacidad prevista".

Por su parte, Benito Tesier, presidente de la Comisión de Recambios de Sernauto, destacó que "2018 ha sido un año intenso, en el que desde la Asociación hemos trabajado estrechamente con el Sector y las Administraciones Públicas para transmitir la necesidad de realizar una transición progresiva y ordenada hacia la descarbonización. España cuenta

con una industria de proveedores de automoción consolidada, potente e innovadora, que da empleo a más de 360.000 personas. De ahí que sea imprescindible apoyar a nuestras empresas para realizar esta transición industrial y tecnológica de forma exitosa. Además, en este camino, debemos apostar por el mix de tecnologías eficientes en estos momentos disponibles para cubrir todas las necesidades de movilidad de los ciudadanos".

Como presidente del Comité

Organizador de Motortec Automechanika Madrid, Benito Tesier animó a las empresas del sector a participar en la próxima edición del certamen: "Todos debemos estar en la gran Feria de la postventa. Estoy seguro que en 2019 volverá a cosechar los mismos éxitos".

Finalmente, Ancera, tras la reunión de su Comité Ejecutivo en las instalaciones de Ifema, presentó las Etiquetas de Marcaje del Desguace, recordando que 2019 será un año muy especial, al acoger una nueva edición del Motortec.

Jornada de Industriales

Por otro lado, Motortec Automechanika Madrid 2019 acogerá una jornada sobre transporte de mercancías por carreteras, el próximo 15 de marzo de 2019. En la jornada informativa (de acceso gratuito con registro), diferentes agentes del Sector compartirán con los asistentes casos de éxito; mientras que representantes de la Administración explicarán sus políticas dirigidas a resolver algunos de los principales problemas con los que se enfrentan los transportistas españoles.

“Entrevista



Juan José Piniella es el gerente de Emtusa Gijón, empresa de transporte público de la ciudad asturiana que está cumpliendo sus 40 años de una historia de éxito basada en saber adaptar el servicio a las necesidades de los usuarios.

LA EMPRESA Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (Emtusa) lleva nada menos que 40 años al servicio de sus ciudadanos y visitantes. En estas cuatro décadas, la empresa municipal ha transportado a más de 600 millones de viajeros con una flota dotada, actualmente, de los últimos avances tecnológicos. Trabajadores, jubilados y autoridades participaron en el acto institucional conmemorativo.

Con motivo de este 40º aniversario, NEXOBÚS se ha puesto en contacto con el gerente de Emtusa Gijón, Juan José Piniella Aranda, que lleva desde 2010 formando parte de la compañía, a la que accedió como director de Recursos Humanos y Operaciones. Anteriormente, fue gerente de la Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S.A. (perteneciente al Grupo Alsa) desde enero de 2004 a enero de 2010, y antes de Autobuses Urbanos de Palencia, S.L. (Grupo Alsa) desde diciembre de 2002 a diciembre de 2003. Piniella Aranda estudió Ingeniería Técnica Industrial, Mecánica, Estructuras e instalaciones en la Universidad de Oviedo, que completó con un Master of Business Administration (MBA), Gestión y Administración de empresas por la Escuela Europea de Negocios.

■ ¿Cómo valora estos dos años al frente de la compañía de autobuses urbanos de Gijón, Emtusa?

● Sin duda que han sido intensos y muy positivos. Desde el primer momento estamos trabajando en la construcción de unos pilares robustos, que sirvan de base para afrontar con garantías los desafíos que, en materia de movilidad, llegarán a nuestra ciudad. Nuestro objetivo es convertir Emtusa en una empresa sostenible, eficiente y accesible.

■ ¿Qué cambios ha experimentado la compañía desde el año que usted entró a la empresa (2010) hasta ahora?

● Han sido muchos y a todos los niveles. Desde la incorporación de un sistema de planificación que nos permite ser mucho más eficientes desde el punto de vista operativo, hasta la realización de una serie de cambios en la red destinados al aumento de la cobertura geográfica y horaria, el incremento de las frecuencias de paso y la mejora en el diseño y situación de sus paradas, haciendo que sean accesibles para todas las personas. A esto se debe añadir la mejora de la información

del servicio en tiempo real, a través de una aplicación que permite conocer en todo momento la situación de nuestra flota. La recarga de las tarjetas de transporte a través de internet ha sido otro de los puntos fuertes de las novedades introducidas, con crecimientos sostenidos entre un 30 y 35% respecto al ejercicio anterior.

■ ¿Cuáles diría que son los hitos más relevantes en estos 40 años de historia?

● Los relacionados con la innovación tecnológica a todos los niveles, facilitando el acceso, los medios de pago y la información sobre nuestro servicio; la política tarifaria que llevamos a cabo, con unas precios muy contenidos en los que el 82% de nuestros usuarios disfruta de algún tipo de bonificación; o el cambio de sede e instalaciones técnicas que se produjo en 2010. Emtusa forma parte de una ciudad dinámica como es Gijón y, en consecuencia, ha sabido adaptar su carta de servicios para llegar a los nuevos núcleos de población, adaptando las frecuencias y recorridos a las nuevas necesidades de movilidad general.

■ ¿Cuál es la dimensión y la edad media de la flota? ¿Cuál es la velocidad comercial? ¿La previsión es que vaya en aumento?

Estrategia

Oferta de un modelo radial

EL GERENTE de Emtusa quiere puntualizar para concluir que "Gijón es una ciudad donde residen alrededor de 278.000 habitantes y que se caracteriza por ser la típica localidad de costa con un eje transversal este-oeste, que es donde existe una mayor demanda de viajeros. Con el paso de los años, los barrios se han ido extendiendo hacia el sur del municipio, lo que ha obligado a implantar un modelo radial de transporte en la red de líneas. Por estas razones, Emtusa ha puesto en marcha una doble política consistente en ofrecer también líneas directas que discurren por las avenidas principales con una distancia entre paradas no inferior a los 300 metros".



Seguimos creciendo en volumen de viajeros gracias al servicio

En estos 40 años de historia, los principales cambios se han procedido en el ámbito tecnológico. Y seguiremos en esa línea, implementando funciones pensando en el beneficio del usuario.

● Actualmente, Emtusa cuenta con 82 vehículos, 18 de ellos articulados, con una edad media de 7,62 años. Nuestra velocidad comercial se sitúa por encima de los 14 km/h, este dato ha mejorado en los últimos años con el rediseño de las paradas más importantes de la red, lo que permite redu-

"En la actualidad, el 10% del personal de conducción son mujeres. Somos conscientes del margen de mejora que tenemos en varios departamentos, pero es objetivo prioritario"

cir al máximo el tiempo empleado en las mismas. Medidas como la incorporación de más kilómetros de carril-bus, la preferencia semafórica y otras acciones contempladas en el plan de movilidad nos permitirán mejorar estos datos, sobre todo en las principales arterias de la ciudad.

■ ¿Están llevando o tienen pensado llevar alguna iniciativa intermodal con otras opciones de movilidad?

● Gijón, y por tanto Emtusa, forma parte del Consorcio de Transportes de Asturias, titular del billete único que permite desplazarse por la región con un solo título de transporte a bordo de autobuses urbanos, interurbanos y trenes de cercanías. En lo que respecta exclusivamente a la ciudad, participamos en proyectos de movilidad compartida autobús-bicicleta.

■ ¿Cómo están afrontando en Gijón el avance general hacia la movilidad sostenible? Además, el pasado mes de octubre tuvieron a prueba un autobús híbrido. ¿Está previsto incrementar la inversión en movilidad urbana sostenible?

● Las limitaciones presupuestarias condicionan de forma determinante la evolución de la flota de Emtusa hacia motorizaciones más sostenibles desde el punto de vista medioambiental. Desde hace años realizamos pruebas de campo con vehículos híbridos en la búsqueda de la mejor opción para nuestra ciudad.

■ Recientemente han visitado la delegación de transporte urbano de San Sebastián para conocer los últimos avances tecnológicos

de su flota. ¿Implementarán pronto nuevas tecnologías en sus autobuses?

● Aprovechando la presencia en San Sebastián de un vehículo articulado 100% eléctrico, nos desplazamos a la capital guipuzcoana para conocer los detalles del autobús y las necesidades de infraestructura que conlleva. Aunque claramente es una apuesta de futuro, en estos momentos no constituye una posibilidad real para la renovación de la flota gijonesa.

■ Este año se han incorporado por primera vez cámaras interiores en los autobuses. Esta iniciativa ¿se verá complementada con alguna otra innovación a corto plazo?

● A corto o medio plazo presentaremos novedades, sobre todo de carácter tecnológico, que faciliten el acceso a la información en tiempo real y permitan realizar el pago a través de distintas fuentes telemáticas.

■ ¿Entre sus objetivos para el próximo año se encuentra el de fomentar la inclusión de las mujeres en el Sector?

● Este es un objetivo que siempre está presente en nuestro día a día. En la actualidad, el 10% del personal de conducción son mujeres. Somos conscientes del amplio margen de mejora que tenemos en este sentido en todas las secciones de la empresa, a excepción de la de Administración. Recientemente, hemos firmado acuerdos de colaboración con dos centros educativos para que los estudiantes de la especialidad de electromecánica realicen sus prácticas profesionales con nosotros.

■ ¿Cómo se afronta desde Emtusa el objetivo de recuperar los más de 20 millones de viajeros que llegó a tener al año?

● La cifra mencionada corresponde a la época en la que Emtusa ofrecía servicios de transporte escolar y a empresas. En la actualidad, solamente prestamos servicios urbanos regulares. De todas maneras, la facturación por venta de billetes pasó de 12,1 millones de euros en 2016 a los 12,4 el año siguiente, y las previsiones indican que a finales de este ejercicio 2018 se alcanzará un nuevo crecimiento. En los últimos años, la evolución de nuestros viajeros se sitúa en valores entre el 1,5% y el 2%. De hecho, los 18.270.418 registrados en 2017 se van a transformar este año en unos 18,7 millones, por lo que el balance estadístico es positivo.

El Senado pide al Gobierno distintas mejoras laborales para transportistas

Hace unos días, la Comisión de Empleo y Seguridad Social del senado aprobó la Moción Parlamentaria que fue promovida por ERC el pasado mes de noviembre para la mejora laboral y social del colectivo de transportistas de mercancías por carretera. La Moción debatida expone las cada vez peores condiciones de trabajo de los conductores profesionales, las cuales están afectando a los índices de siniestralidad, por lo que dicha actividad profesional es "reconocida como de alto riesgo por la Organización Internacional de Trabajo".

Asimismo, la moción pone de relieve que el Sector del Transporte en España está caracterizado por "una presencia importante de conductores de avanzada edad y con facultades físicas afectadas, a lo que se le suma la presión que reciben en los centros de carga y descarga de las mercancías, donde muchas veces se utiliza la denominada cláusula de pacto en contra, prevista en la Ley 15/2009 de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, para obligarles a realizar operaciones de carga y descarga sin ningún medio de seguridad o formación mínimos. Esta práctica, que la Ley recoge como una excepción, se ha convertido en algo habitual por la falta de ca-



pacidad de negociación que tienen tanto pymes como autónomos con las empresas cargadoras".

Otras cuestiones que también detalla la moción son las relativas a las remuneraciones de trabajo de los conductores, basadas en muchas ocasiones en una cantidad fija por kilómetro, así como el abuso en el pago a los trabajadores a través de las dietas que ocasiona una infracotización.

También se cita el aumento de la contratación de falsos autónomos o la deslocalización de grandes empresarios en países del Este por sus menores costes laborales, para continuar operando en España, como prácticas que conforman el fenómeno conocido como *dumping* social, lo que implica una compe-

tencia desleal que afecta tanto al Sector del Transporte como a la economía en general.

Por todo lo anterior, la Moción Parlamentaria aprobada insta al Gobierno a promover las siguientes medidas: por un lado, en desarrollo de la Proposición no de ley aprobada por el Congreso en marzo de 2017, promover un plan de acciones que luche contra el *dumping* social, mejore la cooperación en materia de inspección y control para combatir las prácticas abusivas laborales y sociales en el sector del transporte por carretera. En este sentido, cabe recordar que algunas de las medidas planteadas en la Moción aprobada por el senado se incluyen en la Tabla Reivindicativa.



La planta francesa de BYD trabaja a muy buen ritmo

BYD France está progresando tras lanzar su negocio de fabricación de autobuses y autocares eléctricos en Francia en otoño. La nueva planta en Allonne, cerca de Beauvais en la región de Hauts-de-France, ya ha montado tres modelos de autobuses 100% eléctricos para las ciudades de Beauvais, Dunkirk y Orléans. Fue su ciudad de origen la que realizó el primer pedido para el Agglo du Beauvaisis, entregado a principios de diciembre. Se realizó una ceremonia oficial para presentar los dos autobuses de 12 metros a los residentes de Beauvais.

Los nuevos vehículos BYD, que sirven la ruta regular desde el aeropuerto de Beauvais-Tillé hasta el Ayuntamiento y la estación de tren, así como en una ruta de autobús de enlace expreso a los hoteles, fueron bien recibidos por los locales. La ciudad de Dunkirk realizó un pedido de tres Midibus de 8,7 metros, todos entregados antes de Navidad a la red de autobuses DK, gestionada

por Transdev. Los autobuses funcionarán en enero en la ruta 16, de uso completamente gratuito y sirve a ubicaciones clave en el centro, como la estación de tren, la Universidad y el Ayuntamiento.

Una sola carga

Los autobuses operarán durante todo el día con una sola carga eléctrica que les permitirá completar su itinerario diario de 200 km y luego recargarse en el depósito durante la noche. Por último, Keolis Orléans ordenó que un autobús articulado de 18 metros funcionara en las rutas de la red Tao de Orléans Métropole. Se espera que este autobús entre en servicio en enero, junto con otros vehículos convencionales.

El director ejecutivo de BYD Europa, Isbrand Ho, ha señalado que "estamos muy orgullosos de este primer trimestre de progreso en Francia. BYD ha demostrado su capacidad para ofrecer modelos de autobuses que satisfacen las necesidades de las ciudades."



Ganvam impulsa la venta de tres millones de vehículos eficientes

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam), en el marco de la 40ª edición de la tradicional Comida Anual del Motor y de la Prensa, celebrada el pasado 18 de diciembre en Madrid, reunió a más de un centenar de autoridades, representantes de las distintas organizaciones del motor, delegados de la Dirección General de Tráfico (DGT) y medios de comunicación especializados en el Sector.

Durante el encuentro, el presidente de Ganvam, Lorenzo Vidal, ha reivindicado el papel de la organización como voz de la Distribución y ha defendido "la unión del sector" para "volver a proyectar el propósito con el que se creó esta Asociación, adaptado a los nuevos retos". La Asociación ha asumido el

compromiso de encabezar la gran transformación tecnológica, social y cultural en la que actualmente está inmerso el sector de la distribución.

Tres millones de vehículos

Con el objetivo de intensificar y reconducir la demanda, Ganvam impulsará la venta de tres millones de vehículos más eficientes y seguros, tanto nuevos como de ocasión, sin discriminar al diésel. La organización apuesta por: Un plan estructural de rejuvenecimiento del parque; inversión en infraestructuras; discriminación positiva del vehículo eficiente en el que se incluye el diésel; eliminación de cargas administrativas en trámites de vehículo de ocasión; transparencia en la trazabilidad de vehículo durante su vida útil para conseguir confianza del cliente.

Full Truck Services, nueva aventura de taller multimarca de Ibertinsa

El Grupo Ibertinsa, que cuenta con presencia en los países europeos de Alemania y Rumanía, decide poner en marcha un nuevo negocio de taller multimarca.

Las ventas de comerciales de Ford han pasado de 8.400 unidades en el año 2013 a las 30.000 con que se espera cerrar este ejercicio, dejando atrás las 28.000 con que se concluyó en 2017. Así lo expresaba el director de vehículos comerciales de la marca, Antonio Chicote, el pasado 14 de noviembre, con motivo de una visita a la fábrica de Almussafes, en las cercanías de Valencia.

Jose Manuel Miranda, presidente de la compañía Ibertinsa, es la tercera generación de transportistas. Y sus hijos, que ya forman parte de la empresa, que se dedica al transporte nacional e internacional, a entregas urgentes, a la carga aérea y al segmento pharma. "Todo ello requiere semirremolques un tanto especiales, pues hablamos de segmentos de actividad en los que hay que hilar muy fino", según Jose Manuel.

Por eso gran parte de su flota, compuesta por más de un centenar de vehículos (incluyendo los semirremolques), es propia, y realizan su propio mantenimiento. Estas labores son el embrión de la nueva aventura en la que se



embarca el grupo, un taller multimarca abierto al público bajo la enseña Full Truck Services. El taller está operativo desde la pasada primavera, y atendiendo a cualquier transportista desde antes del verano.

En la mañana del 10 de diciembre, tuvimos la oportunidad de conocer las instalaciones, que abarcan 1.500 metros cuadrados en la localidad de Coslada (Madrid). Cuenta con siete calles de trabajo y potencial de atender hasta 10 vehículos de forma simultánea. Julio Miranda, director de esta nueva marca, afirma que "pretendemos ser una alternativa a los servicios oficiales, con la misma calidad", porque se utilizan repuestos originales de primeras marcas, "y con un precio más asequible, que puede llegar a ser del 25% menos sobre un taller de servicio oficial. Hace poco que hemos descubierto este tipo de

servicios y nos ha servido como incentivo para emprender este camino, con el valor añadido de conocer las necesidades de los clientes".

Paso a paso

Miranda explicó que "primero buscamos un compañero de viaje, que tuviera el conocimiento del negocio, y lo encontramos en Top-Truck, que cuenta con más de 200 puntos en España y de 600 en toda Europa. Eso nos permite aportar a nuestros clientes una cobertura más amplia", añadiendo que "el segundo paso fue el equipo humano, que en la actualidad está compuesto por cinco personas", todas ellas con amplia experiencia en el sector y especialistas en todo tipo de vehículos, incluso autobuses. Y, por último, la infraestructura, "dotada con las más modernas herramientas de diagnóstico y reparación".



Las flotas se modernizan por la seguridad de los peatones

Los gobiernos municipales están empezando a apostar por la inclusión de tecnologías de asistencia a la conducción con el objetivo de reducir los accidentes. En ciudades como Bilbao, Barcelona o Terrasa ya están incluyendo este tipo de sistemas, tendencia que se está implantando en toda Europa.

Las flotas municipales de autobuses están mejorando los estándares de seguridad en el tráfico urbano, en lo que refiere a los usuarios de la calzada, como peatones y ciclistas. Algunas ciudades como Londres, la empresa Abellio ha lanzado la prueba de la tecnología de seguridad de Mobileye, empresa de Intel. La prueba está respaldada por Transport for London (TfL), a través de una subvención del Bus Safety Innovation Fund.

La ciudad inglesa es un ejemplo de innovación en seguridad, que con el fin de reducir las colisiones de autobuses con ciclistas, motocicletas, peatones y otros usuarios de la carretera, los resultados de la prueba hasta la fecha muestran que la tecnología de prevención de colisiones ha

reducido las colisiones en un 29% y las lesiones causadas por dichas colisiones en un 60%.

Según el director de Emea en Mobileye, Gil Ayalon, "en todo el mundo, las compañías de autobuses están invirtiendo en esta tecnología para mejorar los estándares de seguridad, asegurando que los conductores puedan actuar rápidamente cuando se detecte peligro. Abellio se toma muy en serio la seguridad, y han sido un excelente socio, ayudando a sus conductores a obtener lo mejor del sistema".

Esta tecnología diseñada por Mobileye desarrolla sistemas de asistencia al conductor avanzados y tecnología de vehículos autónomos. Para los conductores de autobuses, particularmente, proporciona alertas de audio y visuales para prevenir colisiones. Algunas de las características de los nuevos sistemas incluyen: advertencia de colisión frontal y colisión con peatones y ciclistas; monitoreo y advertencia de distancia de seguridad y cambio de carril y reconocimiento de señales de tráfico.

Titsa asesora en la mejora del transporte de Praia

Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa), empresa del Cabildo de Tenerife, formará parte del equipo que realizará un estudio de viabilidad para la mejora del transporte público en la ciudad de Praia, capital de Cabo Verde. Titsa es socia de la plataforma Tenerife Licita, una iniciativa del Cabildo Insular de Tenerife y de la Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife, que busca impulsar el proceso de internacionalización de las empresas públicas y privadas de la isla a través de su concurrencia a concursos internacionales.

Proexca, entidad que financia el proyecto a través de la Estrategia Operativa de Internacionalización de la Economía Canaria, eligió a AvalonBiz Consulting Group para liderar esta iniciativa, quien consideró que "Titsa es el mejor partner para afrontar este reto. El objetivo es que aporte su experiencia y conocimiento para la mejora del transporte público y terrestre en general de la ciudad de destino. Por este motivo, una delegación de ambas empresas formada por

el CEO de AvalonBiz, Jesús del Amo; el director Técnico de Titsa, Pedro Gómez; el responsable del departamento de Data Science de la compañía, Ginés León, y el responsable del área de Internacionalización de Titsa, Carlos Carrillo, ha estado en Praia para realizar trabajo de campo y mantener diversas reuniones con el alcalde Óscar Santos y el jefe de la División de Servicios de Transporte, Manuel Moreira, así como con otras autoridades y representantes de empresas de transporte local.

En las reuniones se pudo constatar la realidad de la ciudad, la cual se encuentra en una situación de posible colapso en el transporte, así como el gran interés mostrado por las autoridades del municipio en el trabajo y experiencia de Titsa y en cómo el big data ha ayudado a la empresa a mejorar exponencialmente en poco tiempo. El director gerente de Titsa, Jacobo Kalitovics, señala que esto dibuja un escenario en el que la empresa se puede posicionar como un socio clave.

Suárez-Quñones presenta los primeros aspectos de la nueva Ley de Transportes

El consejero de Fomento y Medio Ambiente, Juan Carlos Suárez-Quñones, ha presidido el Consejo Regional de Transportes en su primera reunión tras la aprobación de la Ley de Transporte de Castilla y León, que establece por primera vez un marco jurídico legal estable y realista del transporte de viajeros por carretera y sus infraestructuras.

Suárez-Quñones ha destacado el alto grado de participación de los grupos parlamentarios de las Cortes de Castilla y León que han trabajado para mejorar el texto inicial propuesto por la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, logrando su aprobación sin ningún voto en contra. El consejero ha insistido en que la nueva ley pone al ciudadano en primer plano al regular, por primera vez, un catálogo de derechos de las personas usuarias, con especial atención a las personas de movilidad reducida.

El texto de la ley incluye las propuestas y demandas del sector, que cuenta con 2.315 empresas, mueve 6.307 vehículos y da empleo a 9.000 personas de forma directa y otras 3.000 de forma indirecta; todos ellos se verán afectados por el futuro vencimiento de las actuales concesiones por normativa europea.

Respecto al transporte regular de uso general (autobús) la Ley reconoce el carácter universal y esencial al transporte público en la Comunidad, garantiza la accesibilidad universal del transporte público donde haya



población fija, declara por primera vez este transporte como servicio público esencial de titularidad autonómica y establece por primera vez una serie de derechos exigibles por los usuarios del transporte, y especialmente de las personas con movilidad reducida.

Además, la norma incorpora las nuevas tecnologías al servicio del usuario, de la Administración y de las empresas gestoras, busca una "movilidad sostenible", establece un nuevo concepto de "transporte rural" como una realidad específica de Castilla y León, y da rango de Ley al Transporte a la Demanda y al transporte de prestación conjunta implantado en la Comunidad.

Por último, garantiza un futuro a las empresas de la Comunidad al reconocer expresamente la posibilidad de subcontratación en el sistema y también garantiza la estabilidad en el empleo de los trabajadores, con la previsión de la figura de la subroga-

ción, que garantiza seguridad en el empleo ante el horizonte de cambio concesional y que prevé una importante participación de los sindicatos de trabajadores en ese proceso de subrogación.

Taxi y VTC

La Ley contempla novedades que solicitaron las asociaciones del taxi y que han sido consensuadas con los grupos políticos. La norma posibilita el establecimiento de tarifas con cuantías únicas y predeterminadas y establece y unifica la imagen exterior de los vehículos, lo cual permite su perfecta identificación y prohíbe cualquier tipo de publicidad sexista o que atente contra los derechos de las personas. Por un lado, en las zonas de difícil acceso y débil tráfico que no se hallen debidamente atendidas por servicios regulares de transporte, se permite la contratación por plaza y la realización de servicios con sujeción a calendario y horarios prefijados.

ITF lanza Safer City Streets con datos de hasta 31 ciudades sobre la seguridad vial

El número de víctimas mortales en las carreteras de las ciudades de referencia oscila entre 0,9 y 24 muertes por cada 100.000 habitantes. La ciudad más segura de Europa, Estocolmo, registró la mitad de las muertes de tráfico por cada 100.000 habitantes de la ciudad con mejor desempeño en América, Montreal. El riesgo de morir en un accidente de tráfico varía mucho según las diferentes formas de transporte que, en sí mismas, varían según la ciudad. El riesgo de que un peatón muera en un accidente es seis veces mayor en algunas ciudades que en otras, y el riesgo de que fallezca sobre una bicicleta varía diez veces.

El propósito del documento de evaluación comparativa es ayudar a las ciudades a establecer objetivos de seguridad vial y monitorear el progreso de la mejora de la seguridad vial urbana. Con ciclistas, peatones y motociclistas que representan aproximadamente el 80% de las víctimas mortales de tráfico urbano, se está alentando a las ciudades a que realicen esfuerzos para mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de las carreteras.

La seguridad del tráfico urbano es una preocupación creciente a

medida que las ciudades se esfuerzan por ser más habitables. Durante la última década, el número de muertes en carreteras en las ciudades ha disminuido mucho más lentamente que a nivel nacional. En Barcelona, por ejemplo, el número de víctimas mortales se redujo en un 25% en 2011-15 en comparación con 2006-10, mientras que el total de España cayó en un 44%. En el área de París, el número de muertes se mantuvo estable, mientras que el total de Francia se redujo en un 20%.

Una de las razones del lento progreso en algunas ciudades es que su tráfico tiene una alta proporción de usuarios vulnerables de la carretera: por ejemplo, peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de dos ruedas motorizados representan el 78% de los participantes del tráfico, mientras que la mediana nacional es 43%. Incluso en ciudades de baja densidad con menos de 5.000 habitantes km², los usuarios vulnerables de las carreteras representan hasta dos tercios de las muertes en carreteras.

Por último, el informe recomienda que las ciudades deben crear observatorios de movilidad, para recopilar e informar sobre una amplia gama de datos de movilidad



urbana y seguridad vial, incluidos comportamientos, actitudes y cumplimiento; recopilar datos de accidentes de tráfico de hospitales, no solo de registros policiales, para obtener datos más precisos; y adoptar objetivos ambiciosos para reducir el número de víctimas viales en las ciudades.

Lo que los expertos opinan

Ochenta representantes de miembros de la red de Safer City Streets se reunieron en Londres y Manchester los días 20 y 21 de noviembre para discutir las implicaciones de la evaluación comparativa para los próximos pasos en el desarrollo de la red de Safer City Streets. La reunión también brindó la oportunidad de dar la bienvenida a las nuevas ciudades miembro Manchester y Bristol del Reino Unido.

La Xunta de Galicia aprueba un gasto de 16 millones de euros para construir la estación intermodal de Vigo

La Xunta da el paso definitivo para construir la nueva estación de autobuses que convertirá en intermodal el futuro complejo de Urzáiz y autoriza para ello un gasto de 16 millones de euros. Esta partida permitirá cubrir la ejecución de la nueva infraestructura con un total de 26 dársenas y el tramo del túnel de acceso desde Lepanto, que le corresponde asumir a la Administración autonómica.

En los próximos días, se abrirá la licitación en la plataforma de contratación gallega y la intención es planificar los trabajos con Ceetrus, firma que se encarga del Centro Vialia, para acompañar las obras y finalizar la nueva terminal en un plazo de año y medio. Ese es el calendario que figura en el proyecto de ejecución. El presupuesto es de 15,1 millones de euros, aunque se eleva ligeramente al sumar los trabajos de asistencia técnica. Esta decisión, adoptada por el Consejo de la Xunta, era el paso que faltaba para sacar a concurso la obra y poder iniciarla en el primer semestre de 2019.

"Estamos trabajando en una infraestructura interesante que va a cambiar, sin ninguna duda, la relación de los gallegos con los medios públicos de transporte", comentó el presidente gallego, Alberto Núñez Feijóo, tras informar

de la aprobación del presupuesto y en alusión a la posibilidad de que los dos millones de viajeros que se aspiran a captar en Urzáiz puedan cambiar cómodamente del tren al autobús o viceversa en escasos minutos y cruzando por un pasillo de conexión entre ambas terminales.

Últimos detalles

Finalmente, la estación de autobuses, competencia de la Consejería de Infraestructuras, tendrá 19 dársenas para operaciones y siete de regulación. Las paradas de autocar están proyectadas en la planta superior y la zona de servicios al viajero en la inferior junto a un pasillo que la conectará directamente con el Centro Vialia. Ocupará la franja de terreno más próxima a la autopista y el espacio de la actual estación provisional de tren, que será derribada una vez que se trasladen todos los servicios al Centro Vialia, cuya obra arrancó en noviembre y que se completa con un centro comercial y aparcamiento.

El proyecto de la estación de autobuses de la Xunta incorpora los accesos rodados a la terminal: el primero desde la Plaza de la Estación que va a humanizarse para habilitar parada de taxis, zona de carga y descarga y vehículos de emergencia y el tramo soterrado



del nuevo túnel de Lepanto que garantizará una salida directa desde la AP-9 a las dársenas. Por debajo de las dársenas de autocares, también discurrirá el acceso directo desde la autopista al parking del centro comercial y a los muelles de carga para los camiones de abastecimiento al tiempo que se mantiene una

salida directa de la ciudad por Gran Vía hacia Pontevedra.

Fue entonces con la aprobación de la Xunta del Plan de Transporte Público de Galicia donde Feijóo aseguró que para conseguir estas metas es necesaria fijar las tres líneas estratégicas de actuación: fomentar la movilidad en todos

los núcleos de población de Galicia, y en condiciones de calidad y eficiencia; potenciar el uso del transporte público, con diferentes facilidades a los usuarios; y facilitar la intermovilidad para reforzar el transporte público frente al vehículo particular. En resumen, "adecuarlo a las necesidades".

La HPS San Silvestre cuenta este año con la participación de Guaguas Municipales y Global

La HPS San Silvestre de Las Palmas de Gran Canaria vuelve a contar con transporte público gratuito gracias al acuerdo alcanzado entre el Ayuntamiento capitalino y el Cabildo de Gran Canaria para que Guaguas Municipales y Global permitan el acceso sin coste alguno a los participantes en la prueba. Bastó con enseñar el dorsal de la carrera a los conductores de Guaguas Municipales para tener acceso gratuito al servicio de transporte público a partir de la 14:00 hasta las 20:30 horas.

El acuerdo fue adoptado con la presencia del concejal del área de gobierno de Nuevas Tecnologías, Administración Pública y Deportes del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Aridany Romero; el consejero de Transportes y Movilidad del Cabildo de Gran Canaria, Juan Francisco Trujillo; el concejal de Movilidad y Ciudad de Mar, José Eduardo Ramírez, Eva Molina en representación de Hospital Perpetuo Socorro, principal patrocinador de la prueba, y Pablo González, gerente de Top Time Eventos, empresa organizadora. Se trata del tercer año consecutivo en el que se cuenta con este acuerdo desde que la HPS San Silvestre se convirtiera en la primera carrera respaldada de esta forma por el transporte público grancanario.

Ramírez se mostró satisfecho por la involucración una vez más



de ambas compañías, lo que la convirtió en la primera carrera grancanaria con un respaldo de este tipo que permite que el transporte público de toda la isla se vuelque en esta prueba que no para de crecer en cada edición, situándose entre las San Silvestres más importantes a nivel nacional de las más de 200 que se celebran.

Trujillo, por su parte, resaltó la importancia de este acuerdo para, no solo incentivar y facilitar la participación en la prueba, sino también evitar congestiones de tráfico en la zona dada la alta afluencia de participantes y público y agilizar el aparcamiento, vinculando deporte

y cuidado del medio ambiente. "El carácter gratuito que tendrá el transporte de Global es además una oportunidad para que se sumen a esta fiesta del deporte y la solidaridad desde todos los puntos de Gran Canaria, en la que, dados sus valores, desde el Cabildo estamos encantados de colaborar con este servicio", afirmó.

Molina, por su parte, quiso agradecer a ambas instituciones su implicación en esta prueba cuya imagen supone ya un icono de la capital grancanaria el 31 de diciembre además de una de las carreras más singulares del panorama del *running* nacional.

Ibiza prorroga las concesiones de transporte regular para ofrecer los mismos servicios

El Pleno del Consejo de Ibiza ha aprobado prorrogar las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera en las empresas Herederos de Francisco Vilás, Autobuses San Antonio, Voramar El Gaucho y Autocares Lucas Costa. Esta prórroga entra en vigor desde el 1 de enero de 2019 y se extenderá hasta el inicio de la prestación del nuevo contrato de concesión de servicios, y en todo caso, con un plazo máximo de un año prorrogable por otro año.

Dicha concesión se deberá seguir prestando en las mismas condiciones en que se ha ido prestando hasta la fecha, incluyendo el mantenimiento del actual sistema tarifario integrado de la isla de Ibiza y el resto de condiciones de prestación. Este acuerdo es de cumplimiento obligatorio para el concesionario.

El artículo 85 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) y el Reglamento Europeo (1370/2007) contemplan la posibilidad de que, en caso de riesgo de interrupción de un servicio de transporte público, la administración competente pueda adoptar una medida de emergencia como la prórroga de un contrato de

gestión de servicio público. "El día 31 terminan las concesiones y las prórrogas con todas las empresas de autobuses. Es un tema que todas las Administraciones están llevando a los plenos de diciembre, y de ahí la urgencia", ha explicado la consejera de Territorio y Movilidad, Pepa Mari.

"No es un tema político, sino que, gobierne quien gobierne, debería llevar a Pleno urgente porque es un tema que afecta al servicio público. Lo importante es que este servicio se cumpla con todas las garantías. Es una tranquilidad saber que el 1 de enero el servicio está garantizado y con las mismas condiciones que hasta ahora".

Al Pleno también se ha estimado la alegación formulada por las empresas concesionarias contra la modificación de la concesión y la asunción de la nueva obligación de acudir al Cetus. La eventual adopción de este acuerdo de uso de la estación del Cetus expondrá en un expediente diferente de la actual.

"Para obligar a las empresas a entrar en el Cetus es necesario que se cumplan todos los requisitos técnicos. Como este tema está pendiente, se han estimado las alegaciones presentadas por las empresas concesionarias", concluyó la consejera de Territorio y Movilidad.

VDL entregará 59 Citeas LLE-127 para las líneas de autobús de Estocolmo

El fabricante VDL Bus & Coach entregará a mediados de este año 59 VDL Citeas LLE-127 a Transdev Sverige AB, Estocolmo. Transdev desplegará los autobuses a partir de junio en Sigtuna, Upplands Väsby y Vallentuna.

Estos autobuses cubrirán tres partes del norte de la capital sueca. En junio de 2019, VDL también entregará 25 Citeas eléctricos y articulados para el tráfico urbano en Umea, en el norte de Suecia. Esta concesión es realizada por Umea Kommun y Transdev Sverige en estrecha cooperación con Västerbottens län. Además, Transdev ha estado utilizando en sus líneas 30 VDL Citeas LLE en Umea durante dos años.

Niclas Flodin, director de Gestión Técnica y Operativa de Transdev Sverige, ha afirmado que "la cooperación entre VDL Bus & Coach y Transdev Sverige ha sido ejemplar con todos los pedidos realizados anteriormente. Debido a estas colaboraciones, estamos familiarizados con la gama de productos de transporte público de alta calidad que posee la empresa. Las experiencias con el VDL Citea LLE-127 en la concesión de Umea, especialmente en relación con su bajo 'Costo total de propiedad', también nos hicieron apostar una vez más por VDL Bus & Coach



como nuestro socio. Estamos seguros de que no será la última".

Motores respetuosos

"Estamos muy orgullosos de que una empresa como Transdev haya optado nuevamente por nosotros como socio, esta vez para las operaciones en Sigtuna, Upplands Väsby y Vallentuna. Este pedido es uno de los más grandes que VDL Bus & Coach ha recibido en Suecia y demuestra que debido a su consumo de combustible líder en su clase y su extraordinaria confiabilidad, el VDL Citea LLE es una opción muy eficiente para las operaciones de transporte público", dijo el director general de VDL Sweden AB, Fredrik Dahlborg.

La VDL Citea LLE-127 se caracteriza por sus motores eléctricos, respetuosos con el medio ambiente. Además, tiene un peso muy bajo debido al concepto de transporte ligero. Tiene un excelente consumo de combustible y bajos costes de mantenimiento. El VDL Citea LLE de 12,7 metros de largo cumple con los requisitos extendidos sobre el consumo de combustible que a menudo se solicitan en las licitaciones para las operaciones de transporte público. Además, los autobuses de Transdev funcionan con HVO, un biodiesel de alta calidad. Esto contribuirá a un medio ambiente más limpio y una mayor reducción de las emisiones de CO2 en Estocolmo.



Integralia realiza entregas diversas de su ONE y Sprinter

Bus Villarrubia ha recibido un furgón Sprinter de Integralia de 22 plazas más conductor y gancho de remolque que ha incorporado a su servicio de transporte de pasajeros en Ciudad Real. Este vehículo responde a los criterios de confort, seguridad y seriedad por las que esta compañía de transportes se caracteriza desde hace veinte años. El vehículo es un furgón Mercedes Benz Sprinter 519 que incorpora gancho de remolque y las comodidades habituales de Integralia con lunas panorámicas y espacios interiores únicos.

Por su parte, Autocares Bergua ha incorporado un ONE de Integralia de 24 plazas con gancho para sus servicios en el Pirineo. Bergua ofrece servicios en la zona de Ainsa y atiende líneas regulares, el turismo de la zona de Monte Perdido y excursiones BTT a la

Zona Zero, entre otras. La zona de Ainsa es climatológicamente exigente, especialmente en invierno, y el manejo y composición de ONE le permite desenvolverse por las carreteras del pirineo con agilidad, sin perder espacio para los pasajeros y aportar la resistencia necesaria gracias a su chasis de acero inoxidable resistente y su fabricación exterior en fibra de carbono.

Por otro lado, Borja Fonseca, de Autocares Fonseca de Pamplona, ha recibido un ONE de Integralia de manos de Oscar Lana, director general. Este vehículo ya se ha incorporado a la flota de Fonseca para realizar diferentes trabajos. La versatilidad, consumo y espacio que ofrece ONE permite adaptarse a múltiples demandas que van desde el transporte escolar a excursiones de largo recorrido.



BYD entrega sus dos primeros autobuses eléctricos a la ciudad francesa de Beauvais

Los autobuses comenzarán a circular diariamente en el mes de diciembre, desde el aeropuerto de Beauvais-Tillé hasta el ayuntamiento y la estación de tren, así como rutas exprés a los hoteles de la ciudad. Estos vehículos puramente eléctricos podrán conducir hasta 160 kilómetros al día y se recargarán durante la noche en un depósito de la red de transporte de Beauvais, Corolis, operando así con una sola carga.

El director gerente de BYD Europe y presidente de BYD France, Isbrand Ho, ha expresado que "nos complace mucho entregar nuestros primeros autobuses eléctricos a Beauvais, la región donde se establece nuestra planta.

El mercado francés de autobuses y autocares eléctricos es uno de los más grandes de Europa, y esa es una de las principales razones por las que hemos elegido nuestro sitio de producción para servir al mercado francés. BYD tiene capacidad para fabricar autobuses eléctricos de cero emisiones, como así lo establece el Acuerdo de París".

Actualmente en Europa, BYD ya ha confirmado la fabricación y entrega de más de 600 pedidos de autobuses eléctricos. Se han entregado más de 35.000 vehículos cero emisiones en todo el mundo, los cuales se han probado en miles de kilómetros, equipados con baterías que han demostrado ser seguros y confiables.

Volvo Buses entrega 13 autobuses eléctricos a la ciudad sueca de Malmö

La gama de autobuses eléctricos 7900 Electric de Volvo comenzaron a operar en la ruta siete en Malmö, Suecia, a mediados del mes de diciembre. Esta ciudad sueca está adaptando la mayor parte de sus rutas gracias a los autobuses eléctricos sostenibles con el medio ambiente.

El proveedor de transporte público en la región de Skåne, Skånetrafiken, es el número siete entre la ruta de Svågertorp y Ön a través de Malmö Center, una distancia de poco menos de 15 kilómetros. Es por ello que será el primero en recibir estos autobuses eléctricos, los cuales tienen prestaciones innovadoras como arcos y rieles en el techo para moverse con mayor facilidad, enchufes de USB en cada asiento para sus usuarios e iluminación especial para la noche, entre otras características.

Los autobuses Volvo 7900 Electric son mucho más silenciosos que los autobuses de diésel, ya que no tienen emisiones de escape y consumen un 80% menos de energía que los de diésel. Además, las baterías se cargan en las estaciones eléctricas correspondientes, con un tiempo máximo de carga de seis minutos.

"Es realmente gratificante que una de las líneas principales de Malmö haya sido completamente



electrificada con nuestros autobuses eléctricos silenciosos y sin emisiones. El tráfico de autobuses con alimentación eléctrica ayuda a mejorar considerablemente el entorno cotidiano de todas las personas que viven, viajan y pasan tiempo en nuestras ciudades, y este es un desarrollo al que naturalmente queremos contribuir", ha expresado el director de Cuentas Clave de Volvo Buses Sweden, Martin Spjern.

Otros puntos de venta

Volvo también vendió autobuses totalmente eléctricos a Gotemburgo, e híbridos eléctricos a Vänamo en Suecia. En los mercados de la empresa en el extranjero, Volvo ha vendido autobuses totalmente eléctricos a multitud de países como el Reino Unido, Luxemburgo, los Países Bajos, Noruega y Polonia. La compañía ha vendido más de 4.000 autobuses electrificados en todo el mundo.

La mayoría de los madrileños, contra las restricciones al tráfico de Madrid Central

Moovit, la empresa de datos y análisis de movilidad urbana, ha realizado junto a la consultora en movilidad Pons, una macroencuesta entre ciudadanos y usuarios de la app de transporte público en la Comunidad de Madrid.

Según los datos extraídos de las respuestas de los 17.126 madrileños que participaron en la encuesta, el 55% valoró negativamente las restricciones a la circulación que contiene el proyecto de Madrid Central, al tiempo que prácticamente la misma proporción (54%) teme una saturación del transporte público tras la entrada en vigor de esta Zona de Bajas Emisiones contenida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid. Respecto al grado de conocimiento de Madrid Central, un 40% declaró no estar debidamente informado sobre los detalles de Madrid Central y, en ese contexto, uno de cada cuatro ciudadanos de la capital reclama más información sobre los criterios de acceso a la zona de acceso restringido delimitada por el Ayuntamiento.

La gran mayoría de los que se desplazan al centro dicen hacerlo en transporte público (por este orden: metro, autobús y cercanías) mientras que sólo el 20% dice utilizar el coche privado. De ellos, solo un porcentaje mínimo (15%)



está dispuesto a dejar de utilizar el coche en sus desplazamientos al centro mientras que otro 16% afirma que no volverá a visitar el centro de Madrid en las condiciones que exige Madrid Central.

Beneficios de esta medida

En respuesta a cuáles serán los principales beneficios de la medida, casi un 58% considera que habrá menos contaminación como consecuencia de la entrada en vigor de la Zona de Bajas Emisiones de Madrid Central mientras que casi uno de cada tres (31%) afirmó que la medida no les supondrá beneficio alguno. Casi un 24% cree que habrá más ventajas para el peatón mientras que solo un 5% afirma que la principal ventaja será que habrá menos ruido.

Preguntados por los principales inconvenientes que se derivarán de Madrid Central, casi un 60% coincide al afirmar que el principal impacto negativo que supondrá Madrid Central será un transporte

público más saturado. En menor medida, los usuarios temen tener que dedicar más tiempo en sus desplazamientos al centro mientras que casi un 12% considera que será prácticamente imposible utilizar el coche para llegar al centro de la capital. Finalmente, un 15% de los encuestados afirmó que la medida no les supondrá inconveniente alguno.

Según Yovav Meydad, CMO de Moovit, el pesimismo que subyace en la encuesta en torno a las consecuencias que sobre el transporte público tendrá Madrid Central "debería interpretarse como una excelente oportunidad para que los gestores del transporte público vuelvan a liderar la movilidad en la ciudad apoyándose en la tecnología y una gestión inteligente de los datos que les permita ofrecer al ciudadano una mejor experiencia de usuario y un servicio eficaz adaptando la oferta al previsible aumento de demanda de transporte público".

EMT Madrid integra en una completa aplicación todos los modos de transporte sostenible

La aplicación, pionera en todo el mundo, permitirá calcular, reservar y pagar trayectos multimodales en los que se combinen diferentes modos de movilidad compartida y transporte público. El Ayuntamiento de Madrid fue escenario ayer de la presentación de la segunda fase de la app 'MaaS Madrid', que tiene como objetivo integrar todos los modos sostenibles de movilidad de la ciudad de Madrid. Después de la puesta en marcha de la primera fase, el pasado mes de julio, EMT apunta que en 2019 estarán disponibles las mejoras de la segunda.

Álvaro Fernández Herencia, gerente de la EMT madrileña, explicó que "en la primera fase, la aplicación era un mero agregador de servicios en este nuevo sistema de movilidad", apuntando que "el transporte público tradicional continúa siendo el vertebrador de todo", y destacando que "Madrid es la capital de la movilidad compartida, que además se da el caso de que está impulsada por electricidad". El gerente de la empresa municipal añadió que "pretende una movilidad como servicio, que facilite al usuario las alternativas al vehículo privado y que haga posible un traslado puerta a puerta son las menores barreras posibles".



Para ello, EMT apuesta por la integración de todos los agentes de movilidad que confluyen en la ciudad: seis compañías de carsharing, cinco de motosharing, tres de bicis, cuatro de patinetes, los operadores de transporte público y las entidades de taxis. "Ninguna ciudad del mundo tiene tantas alternativas al coche privado", recordando que se cumple así la medida 21 del Plan A impulsado por la ciudad. La segunda fase de 'MaaS Madrid' permitirá, además de integrar servicios, ayudar a la planificación de las rutas utilizando todos los modos de transporte disponibles, combinando opciones, reservando con antelación, conocer tiempos y costes e, incluso, pagando servicios. "Ya no será necesario estar dado de alta como usuario en muchas apps, estará todo en una". Fernández resaltó "una iniciativa pionera, de colaboración público-privada, que se basa en los 70 años de la EMT en la gestión del transporte".



Nuevo mapa concesional Aragón, transporte público más sostenible

El consejero aragonés de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, inauguró la 'Jornada técnica: Vehículos de gas natural y biometano', una alternativa de movilidad sostenible organizada por el Clúster de la Energía de Aragón y que se celebró en el Salón de actos de la Cámara de Comercio en Zaragoza. En su intervención, el consejero Soro ha recordado que la contaminación atmosférica genera un problema de salud pública. "Sólo en España, según datos de este informe publicado el pasado 29 de octubre, las emisiones de partículas contaminantes son responsables de cerca de 28.000 muertes prematuras".

En este sentido, recordó que el 27% de los gases de efecto invernadero provienen del transporte o están relacionados con la movilidad. Por eso el consejero señaló lo importante que es este tipo de jornadas para plantear

cómo se va a pasar de la teoría a la práctica, materializar toda esa investigación que plantea soluciones.

Soro destacó el papel de implicación que tienen que tener las administraciones para revertir esta situación "asumimos el compromiso y actuamos dando ejemplo con iniciativas como las incluidas en el Mapa Concesional de Transporte de viajeros por carretera, que se encuentra en periodo de exposición pública, que servirá para 300 autobuses con antigüedad inferior a 10 años, un nivel de emisión más exigente, y el planteamiento de que para el área metropolitana el 63% de los autobuses sean híbridos y la posibilidad de que se empleen microbuses eléctricos". A lo largo de los 10 años de duración de los contratos, se irán incorporando nuevas soluciones para caminar hacia un transporte más sostenible.

La ciudad de Huelva renueva su flota de autobuses urbanos con el fabricante MAN

La ciudad de Huelva acaba de presentar sus 10 nuevos autobuses para el servicio de transporte urbano, que gestiona Emtusa. Se trata de unidades MAN Lion's City NL 273, de 12 metros, propulsadas por un motor de GNC que entrega 270 CV de potencia. Es la primera vez que la capital onubense incorpora vehículos MAN a su flota, compuesta por un total de 42 unidades, por lo que esta operación, que incluye el contrato de mantenimiento y reparación durante los siete años de vigencia del contrato, supone la renovación de casi una cuarta parte de toda la flota urbana, la mayor en los últimos 20 años.

Álvaro Sáiz de Aja, del Departamento de Urbanos de MAN Truck & Bus Iberia, confirma que "se da la circunstancia de que también es la primera vez que el Ayuntamiento de Huelva apuesta por el gas natural, por lo que es motivo de satisfacción que se haya decantado por nuestra solución, que acumula más de 75 años de experiencia en su desarrollo y que supone una alternativa real y fiable al diésel".

Los vehículos que ya están en funcionamiento por las calles de Huelva, disponen de la última tecnología, piso bajo, mampara de seguridad para el conductor y videovigilancia, además de doble rampa de acceso, ya que la accesibilidad



es uno de los aspectos que más se han mejorado con respecto a los vehículos anteriores. Así, a los dos puestos reservados para PMR se puede acceder mediante un diseño de la parte delantera del vehículo más diáfano, lo que redundará en una mayor capacidad de viajeros.

Estación de repostaje de gas

El alcalde de la ciudad, Gabriel Cruz, quiso dar las gracias durante el acto de entrega de las unidades "a la empresa MAN, que nos ha

suministrado autobuses de primera línea, que están en el top de prestaciones de este servicio público". Para ello, Huelva ha puesto en marcha también una estación de repostaje de gas natural, que en breve también estará abierta al público.

En 2017, el Ayuntamiento de Huelva logró revertir la tendencia de pérdida de usuarios de la última década. Según el equipo de gobierno, la incorporación de los diez autobuses nuevos ecológicos están respondiendo "con gran satisfacción a los usuarios".



15,4 millones de euros para mejorar el transporte riojano

El consejero de Fomento y Política Territorial de La Rioja, Carlos Cuevas, compareció en el Parlamento regional acompañado de su equipo para presentar las cuentas del próximo ejercicio 2019.

Unas cuentas que ascienden a 74,8 millones de euros y se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para "mejorar la calidad de vida y bienestar, atender a todos de forma equitativa y eliminar las desigualdades", algo que, según ha explicado el consejero, "es un paso más para cumplir con los retos de Comunidad y esos tres grandes objetivos que nos fijamos al inicio de la legislatura: empleo y cohesión social y vertebración territorial".

En concreto, la Consejería colaborará con nueve de los 17 ODS, de forma que el 75% de su presupuesto (más de 56 millones de euros) estará ligado a este cumplimiento. "Estamos convencidos de que podemos hacer nuestra par-

ticular contribución para alcanzar estos ODS, así como avanzar en el cumplimiento de otros destacados ejes de la Comunidad", ha asegurado Cuevas.

Para ello, el consejero ha explicado que se incidirá en los siguientes ámbitos: "Mejorar las infraestructuras de comunicación y transporte; facilitar el acceso a la vivienda y mejorar las condiciones de aquellos que ya la tienen; reforzar la protección de nuestro territorio y nuestro paisaje a través de la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable; y apoyar las inversiones y la mejora de los servicios públicos en todos los municipios".

Los presupuestos de la Consejería reservan una partida de 15,4 millones de euros para Transportes, de los cuales, 3,2 millones son para servicios, 2,3 para una nueva estación o el inicio de las obras de reurbanización del nudo de Vara de Rey con Nájera.

La ciudad de Albacete mejorará la prestación de su transporte urbano

El alcalde de la ciudad de Albacete, Manuel Serrano, ha presentado el nuevo Plan director del transporte urbano colectivo de viajeros de la ciudad, así como otros datos de interés relacionados con la prestación de este servicio municipal, que pasarán por la comisión de Movilidad en los próximos días y serán una realidad en el plazo de tres o cuatro meses. Según ha explicado Manuel Serrano, el objetivo que se persigue con este Plan director es "mejorar la prestación del servicio de autobús urbano en Albacete" para que sea "más dinámico, versátil, moderno y de mucha más calidad", y poder conseguir así "objetivos de eficiencia, sostenibilidad, reducción de contaminación y hacerlo mucho más accesible".

Acompañado por el concejal de Movilidad Urbana, Francisco Navarro, el alcalde ha explicado que la empresa concesionaria Subús y el propio servicio de Movilidad del Ayuntamiento, han partido de la situación actual del transporte urbano colectivo de viajeros de Albacete para la elaboración de su Plan, con un horizonte de cinco años, realizando encuestas entre los usuarios y teniendo en cuenta la opinión de la Fava, asociaciones empresariales y otros colectivos para analizar de aspectos económicos, urbanísticos, de crecimiento de población, de circulación y tráfico, con el objetivo de ofrecer un diagnóstico adecuado de la evolución futura y diseñar las



actuaciones y medidas para conseguir un mejor diseño de la red de transporte en nuestro municipio.

En lo que se refiere a los recorridos de la red urbana, Manuel Serrano ha señalado que el Plan director incluye mejoras en las condiciones de movilidad de los nuevos desarrollos urbanísticos, así como soluciones a las diferentes peticiones vecinales planteadas, siendo los barrios de Medicina, San Antonio Abad, Cañicas-Imaginalia, el Pilar por primera vez y Campollano los que más se modificarán.

Una amplia cobertura

El alcalde de Albacete ha recordado que el servicio de transporte urbano cuenta actualmente con siete líneas, más las líneas especiales de Feria que este año pasaron de tres a cuatro, para

ofrecer una mayor cobertura. Líneas que, según ha explicado Manuel Serrano, cuentan con una amplia cobertura, tal y como demuestran los 4,6 millones de viajeros que hicieron uso de esta red en 2017, señalando que el incremento en el número de viajeros previsto para 2018 es de casi un 4%.

Manuel Serrano ha explicado que el Plan director incluye la transformación total de la Línea F, que presta servicio exclusivamente a Campollano, de manera conjunta con la modificación de una parte de la Línea D, que también ofrece servicio durante los días laborales a este polígono, englobando los dos recorridos actuales en una única Línea F con el objetivo de no perder capacidad de transporte y evitar los trasbordos.

El Consejo de la Xunta de Galicia aprueba el Plan de Transporte para modernizar las líneas de autobús en 2019

El pasado 29 de noviembre, el Consejo de la Xunta de Galicia aprobó el Plan de Transporte Público de Galicia. Al respecto, el presidente del Gobierno gallego, Alberto Núñez Feijóo, ha destacado que la aprobación de este Plan permitirá modernizar el transporte regular de viajeros y poner en marcha un modelo que se adapte a las necesidades de los gallegos del siglo XXI. "Un transporte con más de 1.500 líneas renovadas; billetes gratuitos para los menores de 19 años, extendiendo al conjunto de Galicia los descuentos del Plan de Transporte Metropolitano; con más líneas a disposición del rural; con atención específica al Xacobeo 2021 y con mejores prestaciones, a través de autobuses modernos y accesibles", manifestó.

Para conseguir estas metas, explicó que este plan fija tres líneas estratégicas de actuación: fomentar la movilidad en todos los núcleos de población, en condiciones de calidad y eficiencia; potenciar el uso del transporte público; y facilitar la intermovilidad para reforzar el transporte frente al vehículo particular. "Para conseguirlo es fundamental que seamos capaces de hacer un diseño de las rutas renovado, atractivo y accesible.

Es decir, que se adecúen a las necesidades y a los usos de nuestros días", incidió.

Se iniciará a finales de 2019

En línea con esto, tras un primer proceso de información pública sobre las bases que guían este plan, Núñez Feijóo subrayó que a comienzos del próximo año se someterá a información pública el nuevo mapa de líneas de autobús, con la previsión de que los servicios comiencen a funcionar a finales de 2019. "Para eso, vamos a seguir dialogando con todos los actores implicados sobre cada paso adelante que se dé. Como hicimos hasta ahora y logrando el máximo consenso, como conseguimos la semana pasada al obtener el visto bueno a este plan por parte del Consello Gallego de Transportes, órgano en el que están representados todos los agentes con intereses en el sector", añadió.

Al respecto, recordó que en los últimos meses ya se hizo un exhaustivo estudio en el que se analizaron las necesidades de transporte, contando con la máxima colaboración de los ayuntamientos, habida cuenta los centros educativos y sanitarios. Se realizó un amplio despliegue de encuestas

en paradas de autobús, estaciones y centros tractores de demanda, como polígonos empresariales, centros administrativos, o universidades; e, igualmente, se contará en la definición final de las líneas y de las paradas con los puntos de trasbordo con otros medios de transporte, con especial atención a las nuevas estaciones intermodales.

Por otra parte, las líneas de autobús que operarán en Galicia en la próxima década se clasificarán en cuatro grupos: autonómicas, intercomarcales, comarcales y municipales. Más allá de un diseño de las rutas moderno y útil para los gallegos de hoy y de mañana, el responsable del Gobierno autonómico incidió en que también es fundamental lograr que ese modelo sea atractivo y accesible a todos. Así, se garantizarán, por ejemplo, las máximas facilidades para los jóvenes, con la gratuidad de los viajes para menores de 19 años que se aplica a través de la tarjeta Xente Nova en las líneas interurbanas metropolitanas.

Y, para garantizar el acceso igualitario de los gallegos al transporte público se pondrá en marcha un sistema de precios más homogéneo, es decir, habrá un sistema de tarifas único en toda Galicia, que se



calculará en función de la distancia que haya entre el origen y el destino del viajero (no en función de los kilómetros que haga el autobús). Igualmente, se extenderán a todas las rutas los beneficios asociados al Transporte Metropolitano que ya funciona actualmente en cinco contornos urbanos, de tal manera que en todas las líneas los usuarios habituales podrán tener descuentos del 40-50%, lo que se traduce en ahorros de hasta 1.000 euros al año.

Otra novedad es que el plan aprobado asume además la agenda del Gobierno gallego en relación con la atención prioritaria a las necesidades del mundo rural. Y, en

esta línea, se garantizan los servicios en las zonas con población más dispersa, mediante la ampliación de los sistemas bajo demanda y de autobús compartido, permitiendo el uso de las plazas de hasta el 50% de las rutas escolares, multiplicando de este modo la cobertura territorial del transporte público.

Por otra parte, en las zonas metropolitanas se procurará un sistema más racional para la prestación de los servicios, evitando las limitaciones administrativas derivadas de los derechos exclusivos de tráfico y fomentando la colaboración entre concesionarios urbanos y interurbanos.

La Comisión Europea pretende liderar el camino de la sostenibilidad con una UE 'climáticamente neutra' para 2050

La Comisión Europea ha adoptado una visión estratégica a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra de aquí a 2050, 'Un planeta limpio para todos'. La estrategia muestra cómo Europa puede liderar el camino hacia la neutralidad climática mediante la inversión en soluciones tecnológicas realistas, la capacitación de los ciudadanos y la armonización de la acción en ámbitos clave como la política industrial, la financiación o la investigación, garantizando al mismo tiempo la justicia social para una transición justa.

Maros Sefcovic, vicepresidente responsable de la Unión de la Energía, ha declarado lo siguiente: "No podemos vivir de forma segura en un planeta cuyo clima está fuera de control. Pero eso no significa que para reducir las emisiones debamos sacrificar los medios de vida de los europeos. En los últimos años, hemos demostrado cómo reducir las emisiones, creando al mismo tiempo prosperidad, puestos de trabajo locales de alta calidad y mejorando la calidad de vida de las personas. Inevitablemente, Europa continuará su transformación. Nuestra estrategia muestra ahora que, de aquí a 2050, es realista hacer de Europa un espacio a la vez climáticamente neutro y próspero, sin dejar de lado a ningún Europeo ni ninguna región".

Miguel Arias Cañete, comisario responsable de Acción por el Clima y Energía, ha añadido: "La UE ya ha iniciado la modernización y la transformación hacia una economía climáticamente neutra. Y hoy intensificamos nuestros esfuerzos al proponer una estrategia para que Europa se convierta en la primera gran economía del mundo climáticamente neutra de aquí a 2050. Conseguirlo es necesario, posible y redundante en el interés de Europa. Es necesario cumplir los objetivos de temperatura a largo plazo del Acuerdo de París. Esto es posible con las tecnologías actuales y con las que van a desplegarse próximamente. A Europa le interesa frenar el gasto en importaciones de combustibles fósiles e invertir en mejoras significativas en las vidas diarias de todos los europeos. Ningún europeo, ninguna región debe quedarse atrás. La UE prestará su apoyo a los más afectados por esta transición, a fin de que todos estén preparados para adaptarse a los nuevos requisitos de una economía climáticamente neutra".

Violeta Bulc, comisaria responsable de Transportes, ha señalado lo siguiente: "Todos los modos de transporte deben contribuir a la descarbonización de nuestro sistema de movilidad. El objetivo es alcanzar un nivel neto de cero emisiones de aquí a 2050. Esto requiere un enfoque sistémico con vehículos de emisiones bajas

y nulas, un fuerte aumento de la capacidad de la red ferroviaria y una organización más eficiente del sistema de transporte, basado en la digitalización; incentivos para los cambios de comportamiento; combustibles alternativos e infraestructuras inteligentes; y compromisos globales. Todo ello impulsado por la innovación y las inversiones".

A raíz de la invitación formulada por el Consejo Europeo de marzo de 2018, la visión de la Comisión para un futuro climáticamente neutro abarca prácticamente todas las políticas de la UE y está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura muy por debajo de 2°C, y de proseguir los esfuerzos para mantenerlo en 1,5°C. Para la UE, conducir al mundo hacia la neutralidad climática significa alcanzar dicho objetivo de aquí a 2050.

La actividad humana

La finalidad de esta estrategia a largo plazo no es fijar objetivos, sino en crear una visión y una dirección adecuada, trazar un plan para ello, e inspirar y permitir a las partes interesadas, investigadores, empresarios y ciudadanos por igual desarrollar nuevas e innovadoras industrias, empresas y empleos asociados. Nuestros ciudadanos nos han dado un mandato sólido: según el último Eurobarómetro especial (noviembre de 2018), el



93% de los europeos cree que el cambio climático está causado por la actividad humana y el 85% está de acuerdo en que la lucha contra el cambio climático y un uso más eficiente de la energía pueden crear crecimiento económico y puestos de trabajo en Europa. Con la estrategia que presentada, la UE puede informar a los demás acerca de cómo podemos conseguir colectivamente un planeta limpio y demostrar que transformar nuestra economía es posible y beneficioso.

La estrategia a largo plazo analiza el abanico de opciones disponibles para Estados miembros, empresas y ciudadanos y cómo estas pueden contribuir a la modernización de nuestra economía y mejorar la calidad de vida. Pretende garantizar que esta transición sea socialmente justa y refuerza la

competitividad de la economía y la industria, garantizando empleos de calidad y un crecimiento sostenible en Europa, permitiendo ayudar a resolver otros retos medioambientales, como la calidad del aire o la pérdida de biodiversidad.

El camino hacia una economía climáticamente neutra exigirá una acción conjunta en siete ámbitos estratégicos: eficiencia energética; despliegue de energías renovables; movilidad limpia, segura y conectada; industria competitiva y economía circular; infraestructuras e interconexiones; bioeconomía y sumideros naturales de carbono; captura y almacenamiento de carbono para hacer frente a las emisiones restantes. La prosecución de todas estas prioridades estratégicas contribuirá a hacer realidad nuestra visión.

Escocia probará con pasajeros una flota de autobuses autónomos

Escocia será la sede de la primera prueba de la flota completa de autobuses de pasajeros después de que Innovate UK anunció la financiación para respaldar una oferta del operador de autobuses Stagecoach, junto con sus socios Transport Scotland, Alexander Dennis Limited (ADL), Fusion Processing Ltd, ESP Group, Edimburgo Napier University y University of the West of England. La prueba, que comenzará en 2019, incluirá cinco vehículos autónomos de cubierta única. Los autobuses, operados por Stagecoach East Scotland, se utilizarán de manera autónoma, según el estándar del nivel cuatro. Esto significa que un conductor debe permanecer a bordo durante cualquier viaje en línea con las regulaciones del Reino Unido.

El gobierno del Reino Unido ha otorgado una financiación de 4,35 millones de libras a través de Innovate UK con una inversión adicional del operador Stagecoach, Transport Scotland, fabricante de vehículos. Una vez completado, los vehículos ADL Enviro200 de 11,8 metros operarán entre las instalaciones de Ferrytoll Park & Ride en Fife y el Edinburgh Park, pasando por



el corredor de transporte público de Forth Road Bridge.

Los socios del proyecto han afirmado estar "entusiasmados de probar el potencial de la tecnología autónoma del futuro en el transporte público utilizando autobuses de tamaño completo, que hasta ahora no se ha logrado en ningún otro lugar en el mundo. Los conductores seguirán siendo necesarios en todos los vehículos en todo momento mientras estén en servicio para la seguridad de los pasajeros y para cumplir con la legislación del Reino Unido".

El secretario del Gabinete de Escocia para Transporte, Infraestructura y Conectividad, Michael Matheson, comentó que "este es un desarrollo muy interesante. Escocia tiene mucho potencial cuando se trata de vehículos conectados y autónomos".

Al anunciar la financiación, el secretario de Negocios del Gobierno del Reino Unido, Greg Clark, señaló que "los vehículos autónomos y su tecnología no solo revolucionarán la forma en que viajamos, sino que también abrirán y mejorarán los servicios de transporte para aquellos que luchan por acceder al transporte privado y público. El Reino Unido está aprovechando su herencia automotriz y sus fortalezas para desarrollar los nuevos vehículos y tecnologías y, a partir de 2021, el público podrá experimentar el futuro por sí mismos".

Con 47 plazas en cada vehículo y autobuses cada 20 minutos, esto podría proporcionar una estimación de 10.000 viajes semanales aproximadamente.



Berlín realiza su pedido más alto con 950 Citaros

Daimler Buses entrega los primeros Mercedes-Benz Citaro a la mayor flota de autobuses de Alemania, en el pedido más grande de todos los tiempos. Un autobús rígido Citaro y uno articulado Citaro G se han adelantado, después seguirán hasta 948 Citaros, 20 de ellos ya durante el año 2018. Rüdiger Kappel, responsable de ventas para parques móviles y organismos oficiales de Alemania, ha entregado el pasado 20 de noviembre los primeros autobuses urbanos, parte de un gran pedido, a Sigrid Nikutta, presidenta de la Junta Directiva y directora de operaciones de la Empresa de Transportes de Berlín (BVG) y Torsten Mareck, director del área de autobuses de la BVG.

Kappel afirma que "estamos muy contentos con el mayor pedido individual de todos los tiempos de nuestro vehículo más vendido. No me cabe duda: el Citaro entusiasmará a sus pasajeros".

Disfrutarán de un equipamiento con aire acondicionado, numerosas conexiones USB y monitores informativos. Los pasajeros con movilidad reducida contarán con amplias superficies para sillas de ruedas y carritos de bebé. Los conductores dispondrán de una cámara exterior para observar a los ciclistas y los peatones al realizar giros, así como de climatización independiente en su puesto de trabajo del conductor. Las cámaras de vigilancia del espacio interior transmiten seguridad, al igual que el aviso de cierre de puertas con banda luminosa de diodos luminiscentes en color rojo y la vigilancia por video.

BVG irá recibiendo los 600 autobuses articulados y 350 autobuses rígidos de forma sucesiva durante los próximos años. Están propulsados mediante motores altamente eficientes bajos en emisiones, de acuerdo con la norma Euro 6 de gases de escape.



La Xunta extiende la tarjeta New People en el TMG

La Xunta de Galicia ha extendido el plazo del uso de la tarifa New People en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia para 2019, al que el Departamento de Infraestructura y Movilidad ha cedido dos millones de euros.

Esta tarifa está destinada sobre todo al uso regular de transporte público de los jóvenes, con edades comprendidas entre los cuatro y los 18 años. Casi 50.000 jóvenes están aprovechando las condiciones favorables de esta tarjeta y además, ya han realizado unos 3,7 millones de viajes con una bonificación de casi 3,5 millones de euros. Las cifras de evolución indican que en 2016 se realizaron más de 535.000 viajes, con un bono de casi 516.000 euros.

En 2017, se realizaron más de 1,6 millones de viajes, con un bono de casi 1,6 millones de euros. Y en los primeros 10 meses de 2018, 1,4 millones de via-

jes, con una bonificación de alrededor de 1,4 millones de euros.

A pesar de la posibilidad de utilizar la tarjeta New People para el pago de un mayor número de viajes, la tarifa New People supone la restauración del 100% de la cantidad de viajes metropolitanos interurbanos, con el único límite de un máximo de 60 viajes por mes.

La Xunta va a mantener su compromiso del transporte público para los jóvenes y es por ello por lo que estas tarifas son las más favorables del sistema de transporte de Galicia. Esta medida extenderá el viaje gratis para niños mejores de 19 años a todas las líneas.

Con esta tarjeta, el Plan de transporte metropolitano de Galicia afecta a las áreas metropolitanas de transporte de A Coruña, Santiago de Compostela, Ferrol, Lugo y Vigo.



El Ayuntamiento de Girona tratará la movilidad escolar

El Grupo de Interés Local (GIL) del proyecto europeo de movilidad escolar 'School Chance' encabezado por el departamento de Territorio y Sostenibilidad en el Ayuntamiento de Girona, se reunirá para explicar el tema de la redacción del documento 'Espacio de Acción Regional de Movilidad Escolar' que se implementará entre los años 2020 y 2021.

Esta nueva iniciativa se trata de un documento estratégico sobre la movilidad sostenible y segura. Registra, al igual que los centros educativos de Cataluña, la descripción y los antecedentes de la situación actual, la identificación de las malas prácticas y los diferentes tipos de acción y de conducta. Además, se

incluye una evaluación de impacto en el ambiente, en la economía de la Comunidad y en la economía del medio ambiente, sobre todo en la reducción de emisiones de CO₂.

'School chance'

El 2018 ha sido un año intenso para el 'School Chance', ya que la delegación ha visitado Utrecht, Holanda, y Reggio Emilia, Italia, para conocer de primera mano las buenas prácticas, tanto en acciones educativas como en la adaptación del transporte escolar. Además, participaron en sesiones formativas de infraestructura que organizaron los organismos europeos, una en Utrecht y otra en Reggio Emilia.

La importancia de una señalización clara, visible y comprensible

BP y Castrol han alertado de los peligros de la confusa señalización

Un 73% de los conductores ha tomado decisiones incorrectas por culpa de la mala señalización, una situación que puede agravarse en las fechas navideñas, al tratarse de un periodo en el que se incrementan los desplazamientos por carretera. Esta es una de las principales conclusiones del estudio elaborado por BP España, Castrol y el RACE en el marco de su campaña.

El estudio, realizado a un panel de 2.000 conductores españoles, analiza los diferentes elementos externos que pueden distraer durante la conducción. En este sentido, los tres principales factores que comportan un riesgo al volante son la presencia de otros usuarios en la vía como peatones, ciclistas, camiones o motos (55% de los encuestados), la existencia de accidentes en la carretera (52%) y una señalización confusa (48%).

En términos generales, las personas entrevistadas consideran que la señalización en las vías es importante, sobre todo en estas fechas señaladas en las que hay menos horas de luz. En concreto, para



la inmensa mayoría de usuarios (91%) la señalización vertical es un aspecto fundamental para garantizar una conducción segura.

Esta puede ser una de las razones por las que el GPS, cuyo uso se ha generalizado entre los usuarios de los vehículos, no ha llegado a sustituir la funcionalidad de las señales de orientación, a pesar de que su uso sigue en aumento, especialmente en los viajes en los que no se conoce bien el destino, como ocurre a veces en Navidad. Así, incluso en caso de duda, 2 de cada 3 entrevistados centran su atención en la señalización por encima de las indicaciones del navegador, frente

a un 32% que admite prestar más atención a lo que les señala el GPS.

No obstante, casi la mitad de los conductores entrevistados (46%) reconoce que lo utiliza de manera habitual mientras conduce, como método de guía para llegar al destino elegido y no para otras funcionalidades como advertencia ante radares y controles policiales, para conocer el estado de la vía o con el objetivo de informarse sobre el límite de velocidad de la calzada por la que transita. El estudio de BP España, Castrol y el RACE deja patente que la existencia de una señalización clara y visible es clave para evitar riesgos en la conducción

Costa de Marfil recibe los nuevos autobuses de Iveco Bus de gas natural

El pasado miércoles 19 de diciembre, Iveco Bus entregó 26 autobuses Crealis, propulsados por GN a la Compañía de Transporte de Abidjan (Sotra), representada por el director ejecutivo de Sotra, Maeté Bouake.

Desde 2016, el gobierno de Costa de Marfil está comprometido en renovar su flota de transporte público, y su acuerdo con Iveco Bus muestra el camino que está siguiendo hacia la sostenibilidad. La marca ha entregado los primeros 26 autobuses Crealis (BRT), con un contrato firmado para el suministro de 450 vehículos Iveco Bus, incluidos 50 autobuses Crealis de tránsito rápido, articulados y de alta capacidad, propulsados por gas natural, para una entrega escalonada para finales de año.

En la ceremonia, el primer ministro de Costa de Marfil, Amadou Gon Coulibaly; y el ministro de Transporte, Amadou Koné; entregaron oficialmente las llaves de los vehículos de Transporte de pasajeros al director ejecutivo de Sotra, Meité Bouaké; en presencia de Pierre Lahutte, presidente mundial de Iveco; y el vicepresidente de autobuses y autocares de Iveco, Sylvain Blaise.

Durante el evento, Amadou Gon Coulibaly enfatizó el compromiso de su gobierno con la movilidad sostenible de la población, ya que estos nuevos autobuses reducirán significativamente la contamina-



ción con un 60% en NO_x y 15% en las emisiones de CO₂. "La adquisición de estos vehículos supone la primera vez en África y un paso clave para mejorar los servicios de transporte y la calidad de vida de los usuarios de transporte en Abidjan. El gobierno de Costa de Marfil ha decidido implementar un Plan de Desarrollo y Financiamiento para una red nacional de transporte público, con su socio de confianza Iveco Bus como el que establece las normas en los vehículos de gas natural", ha explicado el primer ministro.

"Estamos orgullosos de contribuir al desarrollo de los servicios de transporte público de Abidjan e iniciar la transición ecológica y energética de este país pionero. Al elegir los vehículos de gas natural, el

gobierno de Costa de Marfil honra a todo un sector industrial, en particular a Iveco Bus, que es un histórico sujeto importante, y también incluye operadores líderes en el campo de la energía y los motores", ha agregado Sylvain Blaise.

Características

El Crealis de 18 metros, diseñado para rutas transitadas, ofrece gran capacidad para pasajeros junto con una disposición interior luminosa con amplias ventanas e iluminación LED garantizan niveles óptimos de luz. En cuanto al diseño, destaca por sus líneas llamativas y su acabado. La gama Crealis ha obtenido numerosos premios como el 'Busworld Comfort Label 2017', el 'Premio a la innovación 2018' y el 'Bus sostenible del año 2019'.

Bosch presentará un nuevo concepto de lanzadera automatizadas en CES 2019

Bosch presentará un nuevo concepto de lanzadera en el CES 2019 que se celebrará en Las Vegas a comienzos de enero. Se trata de lanzaderas eléctricas sin motor.

Se desplazarán silenciosamente por el centro de las ciudades gracias a su propulsión eléctrica. Está pensado tanto para el transporte de mercancías como el de personas. Bosch proporciona a las empresas componentes y sistemas para automatizar las lanzaderas.

Pero la empresa alemana, en el futuro, también ofrecerá servicios a los clientes de reserva, uso compartido y plataformas de redes, soluciones software entre otros. El miembro del Consejo de Administración de Bosch, Markus Heyn, declaró que "la empresa está desarrollando un único paquete de hardware, software y servicios de movilidad para las lanzaderas del futuro".

Autobuses lanzadera

La aparición del segmento de lanzaderas es el resultado de la creciente demanda de servicios de viajes compartidos. Solo en Europa, Estados Unidos y China, aproximadamente un millón de estos 'au-



tobuses lanzadera' estarán en las carreteras en el año 2020, creciendo hasta los dos millones y medio para 2025. Muchos de estos vehículos, disponibles las 24 horas del día y los siete días de la semana, serán totalmente eléctricos y completamente autónomos, como tarde, a mediados de la próxima década.

Otra de sus prestaciones en los viajes compartido es el sistema de videocámara en el interior del vehículo verifica si alguien ha olvidado algo. Si ocurriera algo así, la lanzadera informa al usuario a través del smartphone. Además,

la lanzadera también responde ante la limpieza gracias a estas cámaras y así el usuario puede empezar su 'viaje limpio'. Y no sólo limpieza en cuanto a innovaciones, el servicio Bosch tiene actualizaciones 'over-the-air' que determina si el conductor tiene la última actualización del software. El servicio detecta las actualizaciones tan pronto esté disponible y las ejecuta en el vehículo de forma segura confiable. Gracias a los sensores, la diagnosis predictiva puede monitorizar el estado de los componentes claves y notificarlo.



Icomera y FlixBus ganadora de los VI Enertic Awards 2018 en movilidad

El pasado miércoles 12 de diciembre, el proyecto de soluciones de conectividad de Icomera del Grupo Engie, para FlixBus, ha sido galardonada con los VI premios Enertic Awards en la categoría 'Smart Mobility', entregados en la sede de la Secretaría para el Avance Digital.

Icomera, empresa del Grupo Engie, especializada en plataformas de conectividad Wi-Fi para transporte terrestre y marítimo; y FlixBus, empresa alemana dedicada a la larga distancia de pasajeros de Europa, han firmado un acuerdo de colaboración para maximizar los servicios prestados a los clientes en Europa y América.

El proyecto premiado refleja la apuesta que el Grupo Engie está haciendo para poder fomentar la movilidad sostenible, sobre todo en ciudades. Esta plataforma 'inteligente' permite la conectividad

Wi-Fi y entretenimiento a bordo. Además, ofrece otras prestaciones como geolocalización; vigilancia; seguridad y publicidad. En España ya se ha desplegado en flotas asociadas a FlixBus para trayectos internacionales. En este sentido, la flota de FlixBus se caracteriza por los avances en reducción de emisiones y por promocionar el transporte público frente al coche privado.

Trayectoria de Icomera

La empresa se caracteriza por proporcionar la conectividad en transportes a través de patentes propias, equipos y soluciones del campo. Algunas de las empresas que han adquirido estos servicios son los Thalys París-Bruselas; ICE (InterCity Express) de Deutsche Bahn en Alemania; los autobuses Grayhound en EUU y Canadá; y los ferris de Viking

Lines en el Báltico. Además con esta tecnología, los vehículos de larga distancia pueden beneficiarse de una mejor comunicación con las plataformas Icomera, permitiendo la conectividad con las infraestructuras o con otros vehículos.

Icomera, proyecto perteneciente al Grupo Engie, ha sido posible gracias a la dedicación en materia energética y a ser líder en transición energética en 70 países. Este proyecto surgido en 2017 está conformado por un grupo de ingenieros de telecomunicaciones que pretendían proveer soluciones de conectividad para el transporte de personas.

Con este desarrollo tecnológico, Engie suma su capacidad para diseñar, operar y mantener instalaciones, además de colaborar y contribuir en todo lo referente a electricidad.

Emtusa va a cerrar este 2018 con un 3,5% más de viajeros

La Empresa Municipal de Transportes Urbanos (Emtusa) de Huelva va a cerrar este año 2018 con un aumento de viajeros entre 150.000 y 200.000 sobre el año pasado. Esto supondrá en torno al 3,5% más y rozarán casi los seis millones de viajeros.

En 2017, el Ayuntamiento de Huelva logró revertir la tendencia de pérdida de usuarios de la última década. Según el equipo de gobierno, la incorporación de los 10 autobuses nuevos ecológicos están respondiendo "con gran satisfacción a los usuarios". Se trata de la mayor renovación de la flota de Emtusa en 20 años.

Además, añaden que el mayor uso del autobús corresponde a otros esfuerzos realizados por el Consistorio, el cual se está comprometiendo con la movilidad sostenible y brindar estabilidad a las 150 familias que dependen del servicio. En el Consejo de Administración se trató la posi-

bilidad de implantar nuevas medidas como nuevo mapa de líneas, es decir, aumentar el número de paradas y destino; mejorar las frecuencias, evitar redundancias en los recorridos, interconectar zonas que no lo están y alcanzar mayor número de población; e implantación de otros medios de comunicación con los usuarios como redes, app, web y asociaciones de la misma empresa.

Nuevas ideas

En esta convocatoria, el Consejo procedió a la votación para licitar el servicio de consultoría externa para abordar el diseño del Plan de Movilidad Urbana, que el Ayuntamiento encomienda a su empresa de transporte. Con este plan, el Consistorio busca optimizar el sistema circulatorio y el aparcamiento de la ciudad, así como analizar la red viaria para el carril bus-taxi y su red de estacionamientos.



BYD entrega 15 autobuses 100% eléctricos a São Paulo

BYD anuncia que São Paulo, la ciudad más grande de Brasil, recibió su primera entrega de autobuses de la marca 100% eléctricos como parte de un proyecto piloto que involucra energía limpia generada por una granja solar con paneles solares que BYD produce localmente.

Durante un evento que tuvo lugar el pasado 10 de diciembre en el ayuntamiento de la ciudad, se reconoció la entrega de las primeras 15 unidades. Asistieron diversos dignatarios, entre ellos la vicepresidenta de BYD, Stella Li; la presidenta de BYD de Brasil, Tyler Li; el vicepresidente de Ventas de BYD Brasil, Wilson Pereira; el alcalde de São Paulo, Bruno Covas; el secretario municipal de Movilidad y Transporte de la ciudad, Milton Leite; y el presidente del ayuntamiento de Sao Paulo.

La vicepresidenta global de BYD, Stella Li, dijo: "BYD ha sido un líder mundial en ventas de autobuses eléctricos puros durante cuatro años consecutivos, entregando más de 45.000 unidades en todo el mundo. La com-

pañía continuará haciendo grandes inversiones en sus operaciones locales. Su misión es promover innovaciones tecnológicas para una vida mejor".

"Nuestras recientes entregas, no solo en el mercado brasileño, sino también en Chile, han hecho de BYD el líder en el sector de autobuses eléctricos en América del Sur", dijo el vicepresidente de Ventas de BYD Brasil, Wilson Pereira.

Según el alcalde de São Paulo, Bruno Covas, todos los autobuses estarán en funcionamiento en marzo: "Este tipo de transporte, limpio y sin ruido, es el que queremos ver más en São Paulo".

Características sostenibles

Equipado con una batería patentada de iones de litio, cada BYD D9W puede cubrir un rango de 250 kilómetros. Tiene una capacidad total de 80 pasajeros y es apto para sillas de ruedas. Los tres primeros vehículos que conformarán el proyecto se encuentran actualmente en Transwolff, una compañía local del subsistema que opera en el sur de la ciudad.



FEBT se opone al cierre del aeropuerto de Son Sant Joan

La Federación Empresarial Balear de Transporte (FEBT) ha informado que el Ayuntamiento de Palma pretende que el aeropuerto de Son Sant Joan cierre de noche y solo se permitiría el tráfico aéreo nocturno para vuelos humanitarios y de urgencia sanitaria. Asociaciones de Febt se han mostrado contrarios a esta medida, y en el caso de que el organismo público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) estuviese de acuerdo, podría suponer graves perjuicios para el sector, dañando además la imagen de Mallorca como destino.

En tal sentido, si por Son Sant Joan circulan anualmente unos 22 millones de turistas, basta concebir que, si tan sólo un 10 por ciento representan los viajeros que transitan de noche, unos 2,2 millones de pasajeros se sumarían al 90% restante que circulan de día, con la situación de colapso que ello provocaría al concentrarse toda la actividad de entradas y salidas aéreas durante la jornada diurna.

Según el Ayuntamiento de Palma, justifica esta nueva medida

se compara con la de otros aeropuertos internacionales como el de Heathrow en Londres o el Charles de Gaulle en París, los cuales la han adoptado.

Por parte de FEBT, la actividad aérea nocturna es necesaria para mantener el buen funcionamiento del principal motor económico de Baleares, como es el turismo. Por otro lado, esta medida genera la problemática de la insularidad, hace imprescindible que las principales vías de conexión con la península, tanto por aire o mar, deben ser contempladas como factor estratégico operativo 24 horas al día durante 365 días al año.

Petición previsor

Por último, la FEBT recomienda a AENA que, antes de tomar una decisión en base a la petición formulada por el Ayuntamiento de Palma, consulte con todas las organizaciones empresariales afectadas por dicha propuesta de Cort, con la finalidad de evitar situaciones que irían en detrimento de todas las partes y, sobre todo, en perjuicio de la imagen de Mallorca hacia el exterior.



Aetram insta aumentar las paradas del SEA en Madrid

La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid, Aetram, a través de una próxima reunión que se ha solicitado llevar a cabo desde el Comité Madrileño de Transportes con la responsable de la Coordinación General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad del consistorio municipal, Paz Valiente Calvo; un aumento de las paradas y estacionamientos del SEA Madrid.

Aetram considera que Madrid Central podrá ser negativa para el turismo y el vehículo privado. Con esta petición, esperan que se pueda ampliar hasta 600 plazas para cubrir la demanda de servicios en los puntos de interés turístico de la ciudad de Madrid, aprovechando la entrada en vigor del Área de Prioridad Residencial de Madrid Central. Tam-

bién para el turismo y el vehículo privado, y es por ello, que reacondicionar y definir nuevas paradas y estacionamientos sería beneficioso para las empresas de transporte público colectivo.

Aetram ha planteado otros asuntos de importancia necesarios para el desarrollo de Madrid. Un calendario de vehículos propulsados con energías alternativas con el que los usuarios podrán tener acceso a ofertas que permitan la sustitución de los vehículos actuales por los de nuevas tecnologías; acceso y circulación igual del autobús que otros modos de transporte; y la creación de una mesa de trabajo con el Ayuntamiento para tratar los temas que afectan al Sector, como la gestión de autorizaciones de transporte regular de uso especial.

Confibus muestra su preocupación a los directores generales de Transporte

El pasado martes 4 de diciembre, se celebró en el Ministerio de Fomento la reunión conjunta de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas con el Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC). En esta reunión las asociaciones, empresas e instituciones del Transporte mostraron las principales cuestiones que preocupan.

En primer lugar intervino el presidente del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y de Confibus, Rafael Barbadillo, quien trasladó las preocupaciones del Transporte de viajeros por carretera a todos los directores generales de Transporte, con intención de buscar soluciones entre todos. En este sentido, propuso aumentar la periodicidad de las reuniones y mostró la situación del Sector en cuanto a la recuperación de la demanda en todas las actividades.

Barbadillo instó a un Plan Integral de Modernización y rediseño de las Estaciones de Autobuses de las capitales de provincia y de

los núcleos de población. Seguidamente, expuso los principales retos a los que se enfrenta el transporte en autobús como, por ejemplo, el impacto de la mal llamada economía colaborativa en el transporte, la importancia del modelo de licitaciones de servicios, la financiación del transporte público, la morosidad de las Administraciones Públicas en el pago por servicios o la construcción de carriles bus para reducir la contaminación y congestión en el acceso a las ciudades, entre otros. Barbadillo también instó a un Plan Integral de Modernización y rediseño de las estaciones de autobuses de las capitales de provincia y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes, tomando como ejemplo las actuaciones de las comunidades de Cantabria, Castilla-León y Galicia.

Los trabajos normativos por parte de la DGT están en curso de incorporar a los jóvenes conductores al sector y a conocer el saldo de puntos de los conductores profesionales por parte de las empresas. Se pidió tolerancia cero en los límites de alcoholemia de los conductores, imposición de controles médicos a los conductores y la posibi-



lidad de realizar controles de droga y alcohol por parte de las empresas a los profesionales.

Competencia desleal

En materia de competencia desleal en el Transporte, Mercedes Gómez instó a seguir cooperando y puso como ejemplo el Plan de Inspección de Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento para 2019, el cual se ha realizado de manera coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas e interurbanas, con las distintas Administraciones competentes y con la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Las nuevas certificaciones en Políticas de calidad del Grupo Vázquez Olmedo

El Grupo Vázquez Olmedo, conformado por Autocares Vázquez Olmedo y Autocares Rivero y presentes en otras corporaciones y UTE's, ha renovado sus acreditaciones en Políticas de Calidad, Medio Ambiente, Seguridad y Salud en el Trabajo, y Seguridad Vial. Con estas apuestas, esperan que puedan garantizar a los pasajeros un mejor servicio.

El crecimiento de la empresa se basa también en estas políticas, de cara a fortalecer y aumentar el empleo, y dar nuevos respaldos a uno de los sectores más importantes de la sociedad y de nuestro turismo. De esta forma, el grupo va a disponer de un Sistema de Gestión Integrado (SGI) con el alcance de la ISO 9001:2015, 14011:2015, 13816 y OHSAS 18001. Autocares Vázquez Olmedo dispone además de la certificación EMAS y SICTED.

Referente en eficiencia

El Grupo Vázquez Olmedo tiene en cuenta los objetivos que se persiguen en la transición sostenible que se está enfrentando el Sector. La empresa malagueña está realizando acciones destinadas a la detección y valoración de los aspectos medioambientales relacionados con la realización del transporte de viajeros como consumo, emisiones, residuos y vertidos; y la formación del personal, tanto en instalaciones, como en los vehículos; renovados muchos de ellos a sistema de combustión híbrida.



El Grupo ya ha conseguido una reducción de 4,9 toneladas de emisiones CO2 Otras de las características de estas certificaciones de calidad es su sede, conocida como 'Isla Ecológica', la cual tiene implantado un sistema fotovoltaico para generación de energía eléctrica en baja tensión de cara al correcto funcionamiento de las instalaciones.

También se ha equipado con un sistema de recogida y reutilización de las aguas pluviales para el lavado de autobuses, con capacidad de hasta 125 metros cúbicos, así como

un completo sistema de depuración de las aguas negras que garantice un vertido limpio a las redes de alcantarillado y saneamiento. Esta ya ha conseguido una reducción de 4,9 toneladas de emisiones CO2.

Hay que destacar el uso de combustibles reciclados, instalación de un Punto Limpio Integral y aumento de formación medioambiental, entre otros. La inversión de esta política de respeto hacia el medio ambiente, de seguridad, de salud en el trabajo y seguridad vial ha sido de unos 150.000 euros.



El servicio de autobuses de Las Rozas se adapta a los usuarios

El pasado miércoles 12 de diciembre, la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructura de Madrid, Rosalía Gonzalo, asistió a una reunión con el alcalde del municipio, José de la Uz, para informarle sobre las nuevas actuaciones que el Consorcio Regional de Transportes que pretende instaurar para adaptar el transporte a las necesidades de movilidad de los vecinos.

Las mejoras que se han planteado, entre otras, es el incremento del servicio de la línea urbana 1 o la modificación de la línea 2, dando un servicio desde Las Rozas hacia el instituto, con hora de salida a las 7.49 horas; y otro

a las 15.30 horas de vuelta, desde El Encinar a Las Rozas pueblo para facilitar el transporte de los alumnos y vecinos del municipio madrileño.

Plantean más cambios

Además, el Consorcio Regional de Transporte también considera la modificación del itinerario de dos expediciones de la Línea 622, instaurando servicios exprés desde las Matas discurrendo su recorrido por el Bus VAO de la A6. Por otra parte, se plantea aumentar la frecuencia actual de la línea 620 que, además de su circulación habitual, prestará servicios los fines de semana.



'Arriva Galicia' apoyará a los niños con enfermedades

Comienza la 'Semana solidaria de Arriva Galicia', durante la cual la compañía de transporte destinará el 5% de la recaudación de los billetes que expida del 10 al 16 de diciembre a la Fundación Andrea para apoyar a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Autobuses de Arriva Galicia circulan rotulados con la imagen gráfica de esta campaña.

Esta iniciativa es fruto del convenio firmado el pasado 14 de noviembre por responsables de Arriva y la Fundación. Arriva Galicia quiere mostrar con ello su "responsabilidad con la sociedad y el entorno en el que desempeña su actividad" y, en especial, su "compromiso con la población infantil", con la que la compañía está especialmente sensibilizada,

puesto que es uno de los principales operadores de transporte escolar de Galicia.

La cantidad recaudada durante la 'Semana solidaria de Arriva Galicia' se destinará a los tres grandes proyectos que desarrolla la Fundación Andrea y que contribuyen a apoyar a los niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Una parte irá al área de proyectos de ayuda familiar a través de los que la Fundación facilita y sufragará la asistencia a sesiones de terapia familiar y de apoyo psicológico individual a niños con enfermedades de larga duración y sus padres, así como sesiones de logopedia, de fisioterapia, etc. Además de proporcionar equipamientos ortopédicos a pequeños con problemas de movilidad.

El Principado tiene como fin combatir la violencia a través de múltiples acciones

Campaña contra la violencia sexual en el CTA del Principado de Asturias

El Principado de Asturias rotulará 200 autobuses del Consorcio de Transporte de Asturias (CTA) con el lema de la campaña frente a la violencia sexual 'No hay pero que valga. Solo sí es sí'. Estos vehículos ya están circulando desde el pasado viernes 14 de diciembre y al menos lo estarán durante tres meses.

El acto del nuevo rotulado de los autobuses, del 13 de diciembre, fue presentado por los consejeros de Presidencia y Participación Ciudadana, Guillermo Martínez; e Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Fernando Lastra. También han contado con la presencia de la directora general del Instituto Asturiano de la Mujer y Políticas de Juventud, Almudena Cueto; el gerente del CTA, Carlos González Lozano; y el director de la Agencia Asturiana de Transportes y Movilidad, José Manuel Caldevilla.

"El importante número de vehículos que participan en esta campaña y su carácter innovador, con la instalación de cámaras de seguridad en algunos de ellos, contribuirá a la prevención de esta terrible lacra y a promover una sociedad más igualitaria y segura



para las mujeres, con una respuesta proactiva de rechazo frente a actitudes y comportamientos que vulneren los derechos a la libertad sexual", ha afirmado Martínez. Por otra parte, Lastra ha hecho hincapié en que frente a las agresiones "es fundamental la prevención y la seguridad, pues la violencia de género es un terrible problema y tenemos que combatirlo desde todos los ámbitos, incluido el de la movilidad".

Se suma a otras iniciativas

Esta campaña contra la violencia sexual se suma a otras iniciativas ya vigentes, como la promoción de acciones de sensibilización en

la educación; inclusión progresiva de contenidos sobre educación afectivo-sexual en el currículo académico; jornadas y debates en el ámbito del deporte. También se tiene previsto la creación de un Observatorio de Urbanismo con perspectiva de género.

El coste de esta última campaña en movilidad alcanza los 400.000 euros, cerca del 31% de los 1,8 millones para desarrollarla. Además, el Principado dedicará en 2019, 150.000 euros más para financiar la red de casas de acogida. Otra de las propuestas es abrir una línea de ayudas directa y un nuevo Centro Asesor de la Mujer en Piloña.



Málaga renueva su flota urbana con 10 megabus del fabricante MAN

El pasado 13 de diciembre el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acompañado por los concejales de Economía, Carlos Conde; y Movilidad, Elvira Maeso, presentó los megabus de MAN. Con una inversión de 3.394.000 euros, el Ayuntamiento continúa el proceso de renovación de la flota de la EMT iniciado el año pasado.

La decena de megabus ya han empezado a circular por la ciudad y reducen el consumo de combustibles un 15%, y las emisiones en más de un 99% tanto en CO2 como en hidrocarburos, NOX y partículas.

Durante el ejercicio 2017 se incorporaron al servicio un total de 46 nuevos autobuses. Es por ello que, con esta nueva adquisición, el importe total destinado a mejoras

de movilidad de la ciudad asciende a 16 millones de euros.

Las unidades de MAN son un 5% más grandes que la medida estándar utilizada en la fabricación de autobuses articulados. Tienen una longitud de 18,75 metros, que contribuye a mejorar el espacio para los pasajeros y permite viajar a más de 150 personas. Además, tiene 5 asientos reservados para personas con movilidad reducida. Cuentan con paneles para indicar las líneas, techo con placas fotovoltaicas, tecnología que disminuye la huella de carbono y reduce el consumo de energía.

Desfibriladores incorporados

Además, los megabus cuentan con desfibriladores. Su asignación a las macrolíneas que recorren Málaga permite ampliar la zona que cuenta con un desfibrilador cerca.

Málaga fue la primera ciudad en contar con dos líneas con autobuses Eléctrico-Híbridos, también fue la primera en contar con dos líneas (C1 y C2) equipadas en su totalidad de desfibriladores y en la actualidad cuenta con 25 autobuses dotados de desfibrilador y 56 personas formadas en su manejo.

Los megabus han sido presentados en las nuevas instalaciones de la EMT, las cuales están experimentando una fase de crecimiento gracias a la nueva incorporación. La instalación tiene una superficie total de 60.000 metros cuadrados, con un espacio vallado perimetral vigilado de 16.500 metros cuadrados y una parcela pavimentada, urbanizada y alumbrada de 7.000 metros cuadrados, superficie que permite el estacionamiento de 55 autobuses.

Huesca, Teruel o León tienen una proporción de tramos de riesgo 'elevado' superior al doble de la media española con un 12%

La Red de Carreteras del Estado tiene más de 3.000 km con riesgo elevado de accidente grave o mortal

El RACC realiza estudios sobre la evaluación de carreteras EuroRAP con el que analizan la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado. En su 16ª edición, este estudio ha identificado, por un

lado los tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos, y por otro, los tramos con más concentración de accidentes. El

estudio EuroRAP se publica cada año en España desde el año 2003 y evalúa más de 24.800 km de carreteras interurbanas de titularidad estatal. Esta vez ponen de manifiesto la necesidad de cambios.

El RACC ha presentado la 16ª edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP con el que, un año más, ha analizado la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE).

EuroRAP es un consorcio europeo que analiza el riesgo de accidentalidad de las carreteras con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Su metodología, utilizada en más de 80 países, relaciona el número de accidentes graves y mortales que ha habido en los últimos tres años en un tramo de carretera con su Intensidad Media Diaria de tráfico (IMD). El estudio EuroRAP se publica cada año en España desde 2003 y evalúa más de 24.800 km de carreteras interurbanas de titularidad estatal.

Este estudio identifica, por un lado, los tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos, y por otro, los tramos con

más concentración de accidentes. Para elaborar el análisis, el RACC ha contado con la colaboración de otros clubes europeos, miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), así como del Ministerio de Fomento, la Dirección General de Tráfico y las administraciones autonómicas de la Región de Murcia, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña.

La presentación del estudio EuroRAP se enmarca en un contexto en el que el descenso de la accidentalidad en España no solo se ha estancado desde 2013, sino que incluso experimenta un repunte. Esta realidad aleja a España del cumplimiento del objetivo de la Unión Europea de reducir las víctimas mortales de tráfico en un 50% en la década 2010-2020 y pone de manifiesto la necesidad de dar un nuevo impulso a la seguridad vial a través de nuevas medidas concretas y efectivas a corto y medio plazo.



Desciende el riesgo grave
EuroRAP ha estudiado 1.382 tramos de la red vial española, que suman 24.866 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE), la red dependiente del Ministerio de Fomento.

Según la investigación, más de 3.000 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE) tienen un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal, lo que

representa el 12,2% del total de kilómetros. Supone un descenso significativo de 2,2 puntos porcentuales respecto al año anterior, después de tres ediciones del estudio en las que el riesgo 'elevado' y 'muy elevado' se había estancado.

El estudio demuestra que las autopistas son las carreteras más seguras, el 65% de la red tiene un riesgo de accidentes "muy bajo",

al igual que las autopistas, que representan un 50%. Aragón es la comunidad más peligrosa, tiene un nivel de riesgo del 35%, seguida de Cataluña con 16% y Asturias con otro 16%.

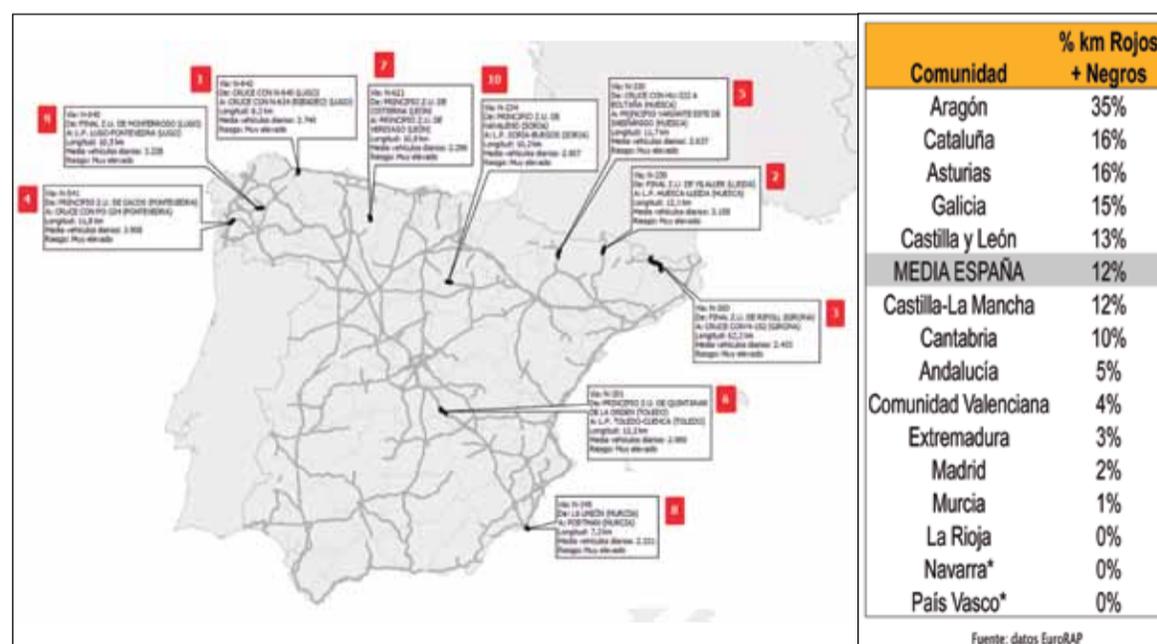
Por su parte, La Rioja, es la única comunidad Autónoma que no presenta tramos de elevado riesgo en la Red de Carreteras del Estado, y seis Autonomías tienen menos de un 5%.

Los accidentes de vehículos pesados representan un 21,6% del total de accidentes graves que se producen en la RCE

Durante la década 2000-2010 los muertos por accidente en España se redujeron un 57%, cumpliendo con el objetivo europeo de reducción de un 50%. Para el año 2020 se estableció, de nuevo, un objetivo de reducción del 50%, de modo que las muertes en España no superen las 1.239 personas al año. Entre 2010 y 2017, la reducción ha sido de un 26% y el descenso incluso ha experimentado un repunte, que hace muy difícil el cumplimiento del objetivo marcado para 2020.

EuroRAP contabiliza los accidentes con fallecidos o con heridos graves registrados hasta 24h después del siniestro. El número de ocupantes de un vehículo accidentado depende del azar, por tanto se tienen en cuenta el número de accidentes y no el de víctimas. Además, para determinar los porcentajes, utilizan las bases de datos oficiales de Intensidades Medias Diarias de tráfico (IMD). De esta forma se calcula el riesgo de accidente como la cantidad de accidentes de un tramo en función de la cantidad de vehículos que circulan por el mismo.

Accidentes vehículos pesados
El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados está en la A-1 en Burgos



y transcurre por el Condado de Treviño. Los accidentes de vehículos pesados representan el 21,6% del total de accidentes graves que se producen en la Red de Carreteras del Estado.

Otro dato a destacar es que el 50% de los accidentes graves de vehículos de transporte tienen lugar en solo 4.194 kilómetros de la red vial estatal (lo que supone un 17% de la red). Esta concentración de accidentes debería facilitar

su prevención y posterior eliminación. Castilla y León es la comunidad más peligrosa en este aspecto. En sus carreteras se hallan tres de los 10 tramos con mayor accidentalidad de vehículos pesador por kilómetro y dos en Castilla-La Mancha.

Conclusiones RACC
El objetivo de la Unión Europea de reducir un 50% las muertes en la década 2010-2020 está muy

lejos de cumplirse, puesto que, entre 2010 y 2017, la reducción ha sido de solo un 26%. Si bien la tendencia en los primeros años era la correcta, el descenso se ha estancado e incluso se experimenta un repunte.

Respecto a la última edición del estudio, el número de kilómetros con riesgo de accidentalidad 'elevado' o 'muy elevado' se ha reducido del 14,4% hasta el 12,2%, debido al descenso de

accidentes graves en la RCE, unido al notable incremento del tráfico. En España todavía quedan un total de 3.018 km de riesgo 'elevado' o 'muy elevado', lo que representa el 12,2% del total de la Red de Carreteras del Estado.

Las autopistas y las autopistas son las vías más seguras: el 65% y el 50% de sus kilómetros, respectivamente, tienen riesgo 'muy bajo' de accidente grave o mortal. En cambio, las carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido, tienen un 22% de sus kilómetros con un índice de riesgo 'elevado' o 'muy elevado'. 59 carreteras españolas contienen al menos un tramo de riesgo 'elevado' o 'muy elevado'. Sin embargo, el 50% (1.502 km) de los km de riesgo 'elevado' y 'muy elevado' se concentran en tan sólo nueve carreteras.

En este sentido, el RACC considera necesario dar un nuevo impulso a la seguridad vial en España. Presentaron en 2017 sus propuestas "20 medidas para 2020". Entre estas medidas, destacan algunas relativas a la carretera como: las inspecciones y auditorías de carreteras en toda la red, recuperar la inversión en mantenimiento, mejorar los sistemas de seguridad, la desviación obligatoria del tráfico pesado o la

BUSCAMOS SOLUCIONES PARA SU VIAJE DE NEGOCIO A TRAVÉS DE UNA INMEJORABLE CALIDAD DE SERVICIO



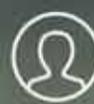
LÍDERES EN EL SECTOR DE VIAJES

Por experiencia, garantía y
calidad.



COBERTURA 365 DÍAS DEL AÑO

Siempre dispuestos
a ayudarle. Nuestro
departamento de atención
al cliente ofrece cobertura
los 365 días al año.



ATENCIÓN PERSONALIZADA

Desde nuestro
departamento de
asesoramiento y
consultoría le ayudamos
a planificar sus viajes.



SOLUCIONES TECNOLÓGICAS, SOLUCIONES RENTABLES

Soluciones globales
para entornos globales.



Empresas • Congresos • Eventos

direccionempresas_eventos@viajeseci.es

VIAJES *El Corte Inglés*

EMPRESAS

Nexocar

CONTINENTAL RECOPILA LAS NORMAS EUROPEAS



La recopilación de las regulaciones sobre neumáticos y cadenas para nieve en los países europeos, incluida Turquía viene acompañada de sugerencias útiles. **» p. 28**

SCANIA Y SU NUEVA CAMPAÑA DE PARAGOLPES



El paragolpes es uno de los elementos clave de la carrocería. Se trata de la pieza que entra en contacto en primer lugar contra el cuerpo amortiguando el choque. **» p. 29**

TALLERES NEUMÁTICOS DE VEHÍCULO COMERCIAL



Continental Automotive Spain ha alcanzado un acuerdo con la red de talleres de neumáticos de vehículos comerciales de Continental Tires España. **» p. 30**

La presentación tuvo lugar en el marco del Smart Mobility Congress

Indcar presenta su primer prototipo eléctrico de su minibús Strada e-City



El prototipo es fruto de la iniciativa de investigación de RIS3CAT, impulsada por Acció, un proyecto en el que han colaborado TMB, Applus Idiada, Millor Battery, Eurecat e Indcar. El Strada e-City es el primer minibús 100% eléctrico de cero emisiones pensado para cubrir las necesidades de un servicio regular de líneas de bus en una gran ciudad. En pleno proceso de reconversión ambiental y electrificación del transporte público, era necesario crear un vehículo sostenible para desplazamientos. **» Novedades pág 22**



El Wolta llega a Madrid

El microbús urbano eléctrico Wolta de Car-Bus.net se ha adjudicado del concurso de EMT Madrid. El carrocerero está suministrando 18 unidades al transporte urbano de la capital

desde el pasado mes de octubre. Este modelo es el primer microbús eléctrico 100% desarrollado en Europa y fabricado en España, con una longitud total de 6 m. **» Novedades pág 27**

El Volvo 9900, autocar más sostenible

Volvo Buses obtuvo el premio 'Autobús Sostenible' del año 2019, en la categoría de vehículos para viajes de larga distancia, por el nuevo autocar de primera clase Volvo 9900. El premio se otorgó en una ceremonia durante la pasada IAA, la principal feria de transporte y movilidad, celebrada en la ciudad alemana de Hannover durante el mes de septiembre. Volvo Group estuvo bien representado en la feria y, además de Volvo Buses, las marcas Volvo Trucks, Renault Trucks y Volvo Financial Services presentaron sus vehículos y servicios a los visitantes del evento. **» Contacto pág. 23-26**



Sumario



Bruselas ya se prepara para celebrar su primera Busworld Europe. **Pág. 30**

Industria auxiliar

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

Guía de vehículos

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

Suscríbase ahora al Periódico del Sector de Autocares y Autobuses

BOLETIN DE SUSCRIPCION **Nexobús**

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

D./D^a:
Empresa:
Dirección:
Actividad: Discrecional Línea Proveedor
Ciudad: Prov.:
C. Postal: CIF:
Tel: (.....) 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



La presentación se ha hecho en el marco del Smart Mobility Congress, el pasado 13 de noviembre

Indcar presenta su primer prototipo de minibús eléctrico: Strada e-City

El Strada e-City es el primer minibús 100% eléctrico de cero emisiones pensado para cubrir las necesidades de un servicio regular de líneas de bus en una gran

ciudad. En pleno proceso de reconversión ambiental y electrificación del transporte público, era necesario crear un vehículo sostenible para desplazamientos colec-

tivos de proximidad. Además, destaca por su adaptabilidad a personas con movilidad reducida con fáciles accesos y una plaza con espacio para sillas.

El prototipo es fruto de la iniciativa de investigación de RIS3CAT, impulsada por la agencia de competitividad empresarial Acció, un proyecto en el que han colaborado TMB, Applus Idiada, Millor Battery, Eurecat e Indcar.

La solución es este minibús eléctrico de tecnología y prestaciones avanzadas. El proyecto se ha realizado junto a las empresas TMB (como operador de transporte), Applus Idiada (como empresa de ingeniería y ensayos), el centro tecnológico Eurecat, Millor Battery (como fabricante de baterías) e Indcar, encargado de la carrocería.

El minibús se ha diseñado para un uso urbano intensivo, en recorridos de alta exigencia. Para ello cuenta con una autonomía de hasta 16 horas en circulación, incluso con el aire acondicionado encendido, como es habitual en los meses de verano. Pensando en la sostenibilidad de la operación, se ha procurado que el vehículo cuente con unos bajos costes de mantenimiento. Su diseño con baterías modulares y de acceso por la parte posterior es prueba de ello. Sus virtudes lo hacen ideal para cualquier ciudad europea.

Una vez finalizado el Smart Mobility Congress, este prototipo empezará pruebas en vacío y posteriormente iniciará un período de pruebas con pasajeros. Este proyecto sitúa a Indcar en la vanguardia de la movilidad urbana sostenible.



Características

Entre sus principales características se encuentran sus dimensiones de 7,21 metros de longitud y 2,43 de anchura. Tiene una capacidad máxima 22 pasajeros (ocho sentados, dos transportines y hasta una decena de pie).

En cuanto a su accesibilidad, tiene una plataforma baja central, una rampa y una plaza de PMR que permite el acceso a personas con dificultades de movilidad. Sus baterías son de litio NMC de 135kWh aptas para 4.000 ciclos de carga, que equivale a 10 años de duración, motor eléctrico de 140 kW de potencia y chasis Strada de Iveco.



★ Mercado

El primer minibús eléctrico avanzado de fabricación catalana



Foto: Pep Herrero (TMB)

En el marco de responsabilidad del Smart Mobility Congress, se presentó el primer minibús eléctrico de tecnología avanzada y de cero emisiones, pensado para prestar un servicio regular en líneas de Bus del Barri de la ciudad de Barcelona. Este prototipo vehículo ha sido desarrollado íntegramente por empresas de la Comunidad de Cataluña en el marco de la estrategia de investigación e innovación para la especialización inteligente RIS3CAT, que gestiona ACCIÓ y que está cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la Unión Europea en el marco del Programa Operativo FEDER de Cataluña 2014-2020.

Barcelona, que está en pleno proceso de reconversión ambiental y electrificación del transporte

público de superficie, necesitaba un vehículo sostenible para los desplazamientos colectivos de proximidad: en otras palabras, un minibús de cero emisiones capaz de funcionar eficazmente durante una jornada completa en cualquier época del año en una línea regular de TMB.

La solución es el nuevo minibús eléctrico de tecnología y prestaciones avanzadas, que a lo largo de los dos últimos años han definido, desarrollado, diseñado y fabricado un grupo de empresas catalanas: TMB como operador de transporte y prestamista del servicio, la empresa de ingeniería y ensayos Applus Idiada, el carrocerero especializado en minibuses Indcar, el centro tecnológico Eurecat y el fabricante de baterías Millor Battery.



INDICAR

✓ A detalle

Renovación total

- 1 Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) sustituirá un total de 449 autobuses diésel y de gas de primera generación por híbridos, eléctricos y gas natural avanzado entre 2017 y 2020.
- 2 Sustituyeron 26 vehículos el año pasado. Este año hubo un gran movimiento con 254 sustituciones, en 2019 cambiarán 98 y en 2020, los 71 restantes.
- 3 No solo tendrá efectos en la contaminación. Desde la empresa han calculado que ahorrarán entre un 7% para 2018 y un 15% para el año 2020.



Los miembros del jurado internacional eligen los vehículos ganadores después de tres pasos de evaluación

Volvo 9900 logra el premio de 'Autobús Sostenible'

Volvo Buses obtuvo el premio 'Autobús Sostenible' del año 2019, en la categoría de vehículos para viajes de larga distancia, por el nuevo autocar de primera clase Volvo 9900. El premio se

otorgó en una ceremonia durante la IAA, la principal feria de transporte y movilidad, celebrada en la ciudad alemana de Hannover, durante el mes de septiembre. Volvo Group estuvo bien re-

presentado en la feria y, además de Volvo Buses, Volvo Trucks, Renault Trucks y Volvo Financial Services presentaron sus vehículos y servicios a todos los visitantes del evento.

El premio a Volvo Buses toma en cuenta el rendimiento ambiental y otros aspectos de sostenibilidad tales como la seguridad, la comodidad, el nivel de ruido, la reciclabilidad y el rendimiento ambiental general del fabricante.

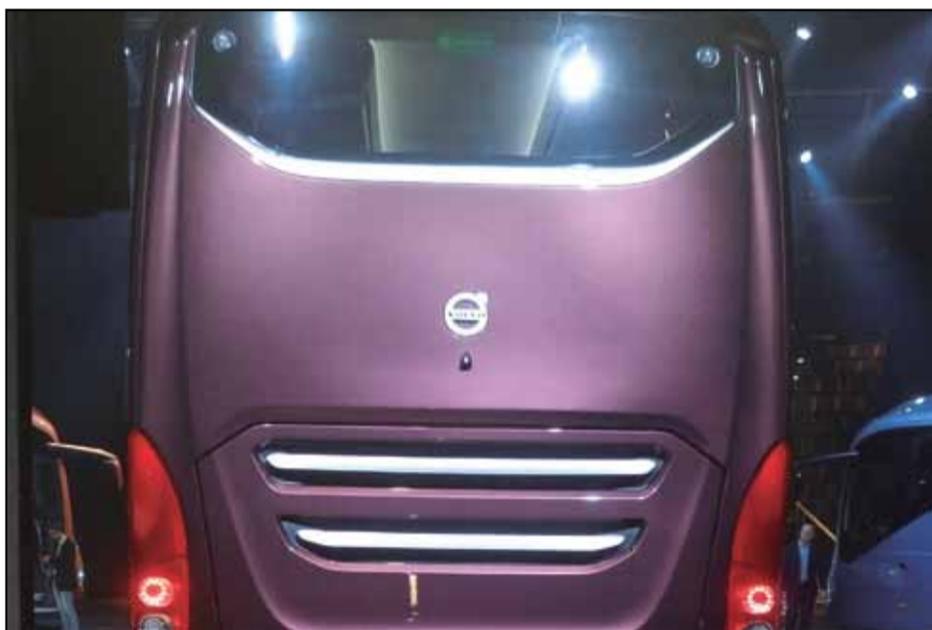
"El lanzamiento de la nueva gama 9900 representa un verdadero punto de inflexión para Volvo". El jurado escribió en su declaración que el diseño moderno, la mejora de la resistencia aerodinámica y la nueva área de conducción, junto con la conocida dirección dinámica de Volvo, son solo algunas de las principales características nuevas desarrolladas por el fabricante sueco, que le han llevado a imponerse a otros contendientes en la lucha por el galardón.

El jurado del 'Premio de Autobús Sostenible' representa a siete países europeos. Los jurados eligen los vehículos ganadores después de tres pasos de evaluación. Primero, cada jurado presentó una lista de candidatos. Todos

los candidatos pasaron por una primera evaluación numérica de cuatro vehículos, que fueron preseleccionados como finalistas. También se les pidió a los fabricantes que llevaran documentación concreta con información sobre los vehículos. Finalmente, cada jurado proporcionó una evaluación detallada de cada vehículo, considerando más de 53 parámetros divididos en los siguientes grupos: Motor, transmisión, seguridad, comodidad, sostenibilidad.

El premio, que se enorgullece de ser el primer y único europeo que reconoce la sostenibilidad en el campo de los autobuses, no debe considerarse solo como un premio para el autobús más ecológico. En realidad, el 'Premio de Autobús Sostenible' se basa en una idea transversal de la sostenibilidad, concebida como la capacidad de establecer una imagen positiva del vehículo a los ojos del público en general. Varios aspectos pueden entrar en juego.





ENERGÍA

El diésel aún tiene que aportar su granito de arena en la transición energética del mundo actual

La electricidad, paso a paso, gana terreno en el campo del transporte de personas, pero el autobús eléctrico de batería no es el único actor en el escenario. El veredicto del jurado del 'Premio de Autobús Sostenible' contribuye a mostrar la amplia gama de opciones posibles, eligiendo un trolebús como 'rey' de la sostenibilidad del autobús urbano y un autobús híbrido entre los interurbanos. El servicio de larga distancia es el único campo donde vemos, hasta la fecha, una supremacía indiscutible y única: el diésel aún no tiene competidores. Pero a medida que pasan los años, los estándares de comodidad y seguridad, ambos pilares, así como las emisiones contaminantes, de la idea de sostenibilidad en la que se basan los criterios del 'Premio de Autobús Sostenible', se están mejorando.

El Iveco Crealis de 18 metros

se ha impuesto en la categoría de urbanos del 'Premio de Autobús Sostenible' 2019. A continuación, el híbrido Mercedes Benz Citaro Ú recibió el premio como el autobús de media distancia más sostenible, mientras que el nuevo Volvo 9900 superó a la competencia en el campo de autocares.

"Es un inmenso honor recibir el 'Premio de Autobús Sostenible 2019'. La elección del ganador muestra que el jurado realmente ha tomado en cuenta la imagen general. Con una excelente eficiencia de combustible, seguridad líder en la industria y áreas superiores de conducción y pasajeros, el Volvo 9900 brinda a nuestros clientes las mejores condiciones posibles para la rentabilidad y la sostenibilidad operacional a largo plazo", dice Ulf Magnusson, Director de Business Region Europe en Volvo Buses.

El lanzamiento de la nueva

gama 9900 representa un verdadero punto de inflexión para Volvo. El nuevo autocar aumenta el nivel de confort y el impacto estético: el resultado es un vehículo lleno de novedades. El diseño moderno y la nueva área del conductor, junto con el conocido Volvo Dynamic Steering, son solo algunas de las principales características nuevas desarrolladas por el fabricante sueco. Debajo del capó, seis cilindros D11K. Está disponible en versiones de 460 o 460 CV. Funciona junto con la transmisión I-Shift. El maletero alcanza 11,7 m³. Algunas de las características del Volvo 9900 son su seguridad, entorno de trabajo y reducción de consumo.

- Seguridad: La gestión de la zona de seguridad, el sistema de alerta para el conductor y una protección contra impactos frontal más robusta son algunas de las

nuevas características de seguridad del Volvo 9900.

- Entorno de trabajo: Una nueva área de conducción integrada mejora la capacidad del conductor para conducir de manera eficiente y sin molestias. Las maniobras se ven facilitadas por el sistema de dirección dinámica de Volvo y el bajo centro de gravedad del autobús, que ofrece una excelente estabilidad.

- Reducción de combustible y CO₂: La baja resistencia del aire y varias medidas de ahorro de peso contribuyen a una excelente eficiencia de combustible y bajas emisiones de CO₂. El consumo de combustible y las emisiones se pueden reducir aún más al elegir opciones como la reducción dinámica del chasis y el Volvo I-See, que optimiza los cambios de marcha para adaptarse, de forma óptima, a la topografía.

Otras novedades Volvo

En la feria IAA de Hannover, Volvo Trucks presentó su visión de las futuras soluciones de transporte. Por ejemplo, la futura solución de transporte, Vera, un vehículo autónomo electrificado que a la larga puede ser un complemento importante para los vehículos actuales. Volvo Trucks también presentó los camiones eléctricos Volvo FL Electric y Volvo FE Electric, y los camiones de gas natural Volvo FM GNL y Volvo FH GNL.

Renault Trucks presentó exclusivamente su nueva gama 100% eléctrica Z.E. en Hannover. Renault Trucks también mostró vehículos de su gama Euro 6, junto con su último trabajo de investigación y desarrollo.

Volvo Financial Services mostró soluciones financieras bien integradas y visibles a los clientes en las exposiciones de Volvo Buses, Volvo Trucks y Renault Trucks.



CARACTERÍSTICAS

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

Muchas son las novedades que presenta el Volvo 9900, 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 Hakan Agnevall, presidente de Volvo Buses, como la renovada Volvo Dynamic Steering (que tuvimos ocasión de comprobar dinámicamente, con excelentes impresiones) o el refuerzo frontal anticolidión.

Externamente, el nuevo autocar adopta 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 redonda 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-Sec.

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 vanguardista

El nuevo diseño 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 olvidar 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.

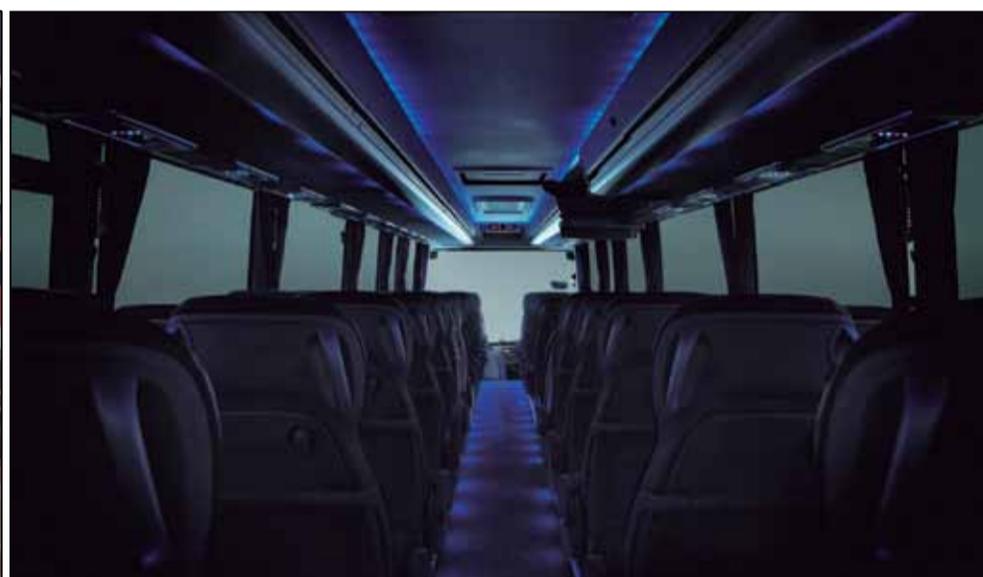
Por lo que respecta a la trasera, se han aplicado los mismos conceptos de volumen que en el frontal, aportando estabilidad en la parte baja y solidez, y cuidando la parte aerodinámica.

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 Volvo 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 necesidades 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 Niklas Orre, Vicepresidente de Estrategia y Gestión de Productos de Volvo Buses.

Limitación automática

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.



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
Capacidad de maletero	11,7 m3

Es el primero microbús totalmente eléctrico desarrollado en Europa y fabricado en nuestro país

Un nuevo microbús 100% eléctrico para una movilidad urbana sostenible

El fabricante Car-bus.net ha diseñado un modelo de microbús adaptándose al nuevo panorama de movilidad que defiende la movilidad compartida y de bajas

emisiones. El Wolta ha sido diseñado y desarrollado para ofrecer una solución al transporte urbano colectivo con cero emisiones. Su tracción 100% eléctrica y

su línea elegante y moderna, hacen de este vehículo una alternativa real a los vehículos urbanos convencionales en los centros de las ciudades.



✓ A detalle

Carga en 3,5 horas

- 1 El nuevo Wolta es una de las últimas soluciones para la movilidad compartida en el centro de las ciudades europeas.
- 2 Se trata del primer microbús 100% eléctrico desarrollado en Europa y fabricado en España. Además, la EMT de Madrid va a comprar un lote de estos vehículos después de adjudicar a Wolta el pertinente concurso.
- 3 Debido a su innovador software, es capaz de recargar la batería en tan solo 3,5 horas. La disposición de sus baterías en el techo permiten un óptimo reparto de la carga.

Wolta ha sido diseñado y desarrollado para ofrecer una solución al transporte urbano colectivo con cero emisiones. Fue presentado en la FIAA de 2017 y desde entonces son muchas las ciudades que han apostado por este modelo. La última ha sido Madrid. Wolta entró a concurso en la EMT para conseguir que su vehículo diese servicio en el centro de la ciudad. Finalmente, el pasado mes de octubre, la empresa ganó y facilitó a la Empresa Municipal de Transporte 18 vehículos 100% eléctricos y adaptados para personas con movilidad reducida.

La tracción 100% eléctrica desarrollada por la ingeniería Rampini junto con una línea elegante y moderna diseñada por la carrocería Car-bus.net hacen del Wolta un nuevo concepto de vehículo eléctrico que, a la vez de atractivo, representa una alternativa real a los vehículos urbanos convencionales especialmente en centros históricos en donde las dimensiones son determinantes.

La disposición de las baterías en el techo permiten un óptimo reparto de cargas y un mayor confort interior para los pasajeros. El sistema de gestión de a bordo permite controlar y optimizar el uso de las baterías, así como la diagnosis en tiempo real de las mismas.

El implante eléctrico multiplexado de a bordo TeQ dialoga directamente con el sistema de gestión de baterías y el grupo de



tracción, a fin de optimizar el funcionamiento integral del minibús.

Gran capacidad

Tiene una longitud de seis metros de largo y 2,1 metros de ancho, lo que permite que puedan subir al vehículo hasta 35 personas, contando al conductor.

En cuanto a su equipamiento, posee butacas con acabado en plástico, puerta de pasajeros de una sola hoja eléctrica o plataforma para facilitar la subida de personas con movilidad reducida, además de tener espacio para una silla de ruedas.



★ Mercado

El Wolta, ganador del concurso de la EMT de Madrid



El microbús urbano eléctrico de Car-bus Wolta ha sido el ganador del concurso de EMT Madrid. Actualmente, Car-Bus.net está suministrando los 18 buses a EMT Madrid, desde el pasado mes de octubre.

Este modelo es el primer microbús 100% eléctrico desarrollado de Europa y fabricado en España. Tiene una longitud de seis metros con capacidad para 32 pasajeros, acceso a través de una sola puerta con *low entry* al interior Low Floor. Este vehículo es ideal para los cascos antiguos de las ciudades debido a su estructura.

Su tecnología funciona gracias a baterías de litio que permiten una autonomía de 170 kilómetros. Las recargas se pueden hacer en 3,5 horas debido al innovador software que tiene instalado.

Continental ha recopilado las normas europeas sobre neumáticos de invierno

La compañía de neumáticos ofrece una nueva gama de neumáticos para invierno, sobre todo para países europeos donde las condicio-

nes climatológicas lo exigen. Nuevas normas recogen las propuestas de Continental para mejorar el rendimiento de los camiones.

Continental, hace uso de su experiencia para producir neumáticos de invierno de altas prestaciones, que contribuyen de forma significativa a la eficiencia económica y a la seguridad durante el uso del vehículo en invierno. Por ello, ha lanzado una compilación de las normas europeas sobre el equipamiento de invierno para camiones y autobuses, que también aporta información sobre el rendimiento de los neumáticos de invierno.

La recopilación de las regulaciones sobre neumáticos y cadenas para nieve en los países europeos, incluida Turquía, viene acompañada de sugerencias útiles sobre el uso de neumáticos con clavos, si es necesario llevar palas para nieve o arena. La página web explica también las prestaciones de los neumáticos de invierno para garantizar una adherencia óptima y la seguridad de marcha, incluso en superficies frías, húmedas o heladas, así como el significado de los distintivos M+S, Montaña de Tres Picos con Copo de Nieve.

A menudo, los legisladores solo requieren que el eje de tracción esté equipado con neumáticos que presenten el distintivo M+S y pro-



fundidades variables de perfil para una estación específica. Sin embargo, tal y como han demostrado los últimos años, la meteorología es cada vez más difícil de prever. Los vehículos con neumáticos M+S sencillos no rinden, a menudo, incluso en pendientes leves, lo que implica que no se cumplen los plazos de entrega.

Neumáticos Scandinavia

Continental ha desarrollado los neumáticos de invierno Scandinavia, que incorporan el símbolo del copo de nieve en el flanco. Esta gama, diseñada específicamente para la época de frío, mejorando en seguridad y en eficiencia economi-

ca gracias a su mejor adherencia en condiciones de conducción típicas del invierno, llegando a superar con creces, incluso, las exigencias del símbolo 3PMSF, comparados con los neumáticos M+S.

Para una conducción segura en carreteras mojadas o con hielo, Continental recomienda equipar los camiones y autobuses con neumáticos de invierno en todos los ejes. Para que los neumáticos de invierno incorporen el marcaje 3PMSF, tienen que pasar una prueba práctica definida en el reglamento 117 de la ONU y mostrar la idoneidad para el uso en invierno en carreteras nevadas en un test comparativo de frenado y tracción.



El nuevo sello de calidad de Diesel Technic Spare Parts

La marca alemana proveedora de recambios y accesorios para automoción, DT Spare Parts, ha estrenado su nuevo sello de calidad, el Diesel Technic Quality System (DTQS), para sus controles de calidad a través de un nuevo etiquetado que el cliente podrá encontrar en el embalaje de cada producto. Este sistema integral de gestión de calidad tiene como objetivo garantizar la fiabilidad, la seguridad y la calidad de todos sus productos.

El logotipo DTQS representa en el etiquetado el proceso de mejora con las indicaciones del ciclo de 'planificar, hacer, verificar y actuar'. También aparece en el sello la marca de verificación verde, indicadora de que el producto DT Spare Parts ha superado los controles de calidad en función de las indicaciones de la

industria de automóviles. Por otro lado, este nuevo sello incluye una garantía mundial de 24 meses que comienza cuando el consumidor final recibe el producto.

Según la empresa alemana, ningún producto ha demostrado que esté libre de defectos, la retirada del mercado de muchos de ellos permite ver que, aunque esté compuesto por piezas originales, puede tener fallos. Por ello, la empresa se está esforzando en examinar minuciosamente cada accesorio y recambio. El proceso de desarrollo de producto de Diesel Technic en Alemania está mejorando gracias a su solución DTQS, que está posicionada como 'Global Automotive Solutions - Made in Germany', ofreciendo además el soporte técnico del servicio posventa de la empresa.



Los buses Mercedes incorporan leds que alcanzan 150 metros

Los autobuses Mercedes-Benz y Setra aumentan la seguridad activa con tecnología de iluminación innovadora y siempre brindan una buena visibilidad incluso en condiciones climáticas adversas.

El peligro existe durante el día y, sobretodo, en la noche. Según la Oficina Federal de Estadística, uno de cada cinco accidentes con lesiones físicas ocurre en la oscuridad de la noche. Es por eso que los autobuses Setra TopClass y ComfortClass y el autobús urbano Mercedes-Benz Citaro están disponibles con faros principales LED integrados, que tienen un alcance de hasta 150 metros.

Más del 50% de las compañías de autobuses eligen los faros delanteros de haz principal y LED de alta eficiencia energética para su Setra TopClass. Tienen la misma temperatura de color en la noche que durante el día. Por otro lado, más

del 30% de todos los propietarios de Citaro confían en los diodos emisores de luz que causan menos fatiga en los ojos de los conductores y, por lo tanto, representan una mayor seguridad.

'Driving Experience'

El pasado 6 de diciembre Mercedes presentó en su 'Driving Experience 2018' los nuevos vehículos que ya mostró en la pasada IAA. Entre ellos destacó el autobús eléctrico eCitaro y sus nuevos minibuses.

La primera unidad de autobuses eCitaro se entregó hace unas semanas en Hamburgo. Hochbahn, operador de la ciudad, adquirió 20 unidades de este modelo de cero emisiones. Desde Daimler, la gama de buses de Mercedes, aseguran que "el eCitaro podrá reemplazar los autobuses urbanos propulsados por un motor de combustión casi por completo en unos pocos años".

Castilla-La Mancha da luz verde a la tarjeta con descuento para mayores

La consejera de Fomento, Agustina García Élez, ha informado del acuerdo tomado en el Consejo de Gobierno castellano-manchego, por el que se aprueba, de la mano de la Consejería de Bienestar Social, la puesta en marcha del descuento del 50% para mayores de 65 años en Castilla-La Mancha. De esta forma, estas personas, que representan en torno a un 19% de la población (372.000), recibirán gratuitamente la Tarjeta Dorada con la que podrán disfrutar de esta ayuda en viajes de transporte público por carretera que tengan origen y destino dentro de la Comunidad.

Entró en vigor el 1 de diciembre. "Yo creo que las políticas de este Gobierno hablan por sí solas: lo primero las personas", ha ensalzado. La inversión para esta medida en 2019 será de casi tres millones de euros. En esta línea, la consejera ha recordado que hace un año se recuperó también esta misma ayuda para jóvenes de entre 14 y 29 años. Desde la puesta en marcha del descuento joven, la cifra de viajeros del transporte público contabilizada hasta agosto es de 4,5 millones de viajeros, de los cuales 1,2 han sido jóvenes. Cuando se cumpla un año de vida de este descuento joven se prevé alcanzar los 5,9 millones de viajeros (1,7 jóvenes). La respuesta ha sido "muy



positiva", ha dicho García Élez, y es que ya se han solicitado más de 67.000 carnés.

Así lo manifestó durante su intervención, como invitada, en el desayuno informativo 'Espacio reservado' que organizó el pasado miércoles el diario digital Encastillalmancha. Además, estuvo acompañada por el portavoz del Gobierno regional, Nacho Hernando; el consejero de Hacienda y Administraciones Públicas, Juan Alfonso Ruiz Molina; la consejera de Bienestar Social, Aurelia Sánchez; la directora de este medio, Mar G. Illán; todo el equipo de la Consejería de Fomento; y más de 250 personas de la vida política, empresarial, financiera, eclesiástica y social de toda la región. Emiliano García-Page también anunció la llegada de la nueva tarjeta, en la presentación en la Plataforma Central Iberum

de Illescas, de una nueva nave logística, para XPO Logistics. Con esta premisa, la consejera de Fomento quiso poner de manifiesto el papel fundamental del transporte para "evitar el aislamiento y dar la oportunidad de poder moverse a los ciudadanos vivan donde vivan, con el deseo de dar igualdad, acercar y concertar a la gente". Por eso, se ha puesto especial empeño en ampliar servicios, rutas o frecuencias de la zona rural a la gran ciudad, y viceversa. En torno al título 'Equilibrar nuestro territorio, presente y futuro de Castilla-La Mancha' ha discurrido el discurso de la titular de Fomento, punto en el que ha explicado que esta región es una de las más amplias en territorio, con casi 80.000 kilómetros cuadrados, pero con un 68% de su población viviendo en municipios de más de 5.000 habitantes.

Continental celebra en la cena de Navidad sus 75 años en España con optimismo y prevé un crecimiento del 5% para 2019

El 31 de diciembre del año 1943 se constituyó oficialmente la filial española de Continental, por lo que el pasado 31 celebraron sus 75 años de actividad

en nuestro país. Este hito presidió la ya tradicional cena de Navidad que la compañía lleva a cabo con la prensa sectorial, y que tuvo lugar el pasado día 18 del

mismo mes. La división de neumáticos ha cerrado 2018 con un crecimiento del 1%, registrando así un incremento por encima del mercado.

75 años han pasado desde que la compañía alemana comenzara a operar en España. Entonces, Continental solo comercializaba productos técnicos de caucho, hoy cuenta con varias unidades de negocio y se ha convertido en una de las multinacionales del sector de la automoción más importantes de nuestro país.

Jon Ander García, director general para Iberia y también del mercado EMEA, con más de 20 países bajo su responsabilidad, repasó algunos de los momentos más importantes de la historia de la marca. En 1954 empezó a fabricar en caucho, y en 1972 se denominó Continental Tires. Durante su intervención recordó que Continental "inventó la llanta neumática desmontable", y que hasta 1980 solo comercializaba en España producto recauchutado. Fue en 1989, debido a un incendio, cuando la fábrica de Coslada pasa a dedicarse a la producción de manguitos para aires acondicionados. Más adelante, en 1990, se inicia la comercialización de neumáticos nuevos, en 1996 se introduce el resto de las marcas del grupo, en 2011 arranca BestDrive y se cierra definitivamente la planta cosladeña.

Sobre el año 2018, García expresó su "orgullo por los resultados obtenidos, quizá el año que más orgulloso me siento, porque hemos repetido las cifras de 2017 en unas condiciones de mercado mucho más complicadas". Continental cerrará el ejercicio con más de ocho millones de neumáticos vendidos (tanto para primer equipo como para reemplazo), con una facturación similar a los 380 millones de 2017, aunque prevé un crecimiento para 2019 del 5%. "Es el primer año de los últimos 11 que no hemos logrado crecer, debido a que las montas en primeros equipos se han resentido mucho, dada la incertidumbre del mercado de automoción".

Desaceleración en el Sector

En primeros equipos, cabe destacar que uno de cada tres vehículos que se producen hoy en Iberia y en el Norte de África incorporan neumáticos Continental. Aunque en el último trimestre se haya producido una desaceleración en el sector automovilístico, su director general considera que los resultados obtenidos son positivos y satisfactorios, ya que la confianza del mercado español tanto en la



marca como en sus productos es cada vez mayor.

Pero también apuntó que "todos los segmentos de reemplazo están al alza. En turismos, furgonetas y 4x4 o SUV, crecemos a doble dígito cuando el mercado solo lo hace al 3%; también ganamos cuota de mercado en camiones y en los neumáticos industriales; en el año 2019 incluiremos los neumáticos de bicicleta en el segmento de motocicletas". Como previsión para 2019, espera que Continental

pueda crecer un 5% en nuestro país, duplicando esta cifra en el segmento de camiones.

Además de resultados, Jon Ander también quiso hacer hincapié en el compromiso de la compañía por una movilidad segura que se traduce en VisionZero: cero muertes, cero lesiones y cero accidentes. Para la consecución de esta misión, Continental desarrolla soluciones e innovaciones tecnológicas que permiten avanzar hacia vehículos más inteligentes y conectados,

lo que les permite adelantarse y reaccionar ante posibles imprevistos en la carretera. Sin duda, esto también pasa por el desarrollo de neumáticos inteligentes. En esta línea se enmarcarían los conceptos "Conti-sense y Conti-adapt" que permiten que sea el propio neumático el que decida qué presión y que huella debe tener para que la conducción sea más eficiente y segura dependiendo de las circunstancias del asfalto y la temperatura.



Scania ha lanzado su nueva campaña de paragolpes

El paragolpes es uno de los elementos clave de la carrocería. Se trata de la pieza que, en la mayoría de los casos, entra en contacto en primer lugar contra el cuerpo con el que impacta, amortiguando el choque. Por ello, en caso de accidente, se convierte también en un elemento de seguridad pasiva del vehículo; además de prevenir daños mayores en el vehículo.

Para que el paragolpes cumpla perfectamente su función, es importante que mantenga las propiedades de resistencia y flexibilidad del origen. Además, un paragolpes dañado empeora la imagen, la estética y la aerodinámica. Dando un servicio integral a sus clientes, Scania ha lanzado una campaña de paragolpes

con ventajas especiales que estará vigente en toda la red de servicio de Scania hasta el 28 de febrero.

Autopistas eléctricas.

Scania suministrará vehículos para las tres autopistas eléctricas de Alemania en los ensayos que se espera que comiencen este año. La decisión se tomó en nombre del Ministerio Federal Alemán de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza (BMU), tras un proceso de licitación pública. Las pruebas comenzarán inicialmente en Hessen a lo largo de la A5, donde se ha completado la infraestructura de cinco kilómetros de autopista eléctrica con energía suministrada desde líneas aéreas en ambas direcciones.

IBV relaciona el estado emocional del trabajador con ejecución de tareas

El Instituto de Biomecánica (IBV) ha avanzado en su conocimiento de los procesos cognitivos y de las respuestas emocionales de las personas, y en cómo caracterizarlos y monitorizarlos, para poder mejorar, además de su bienestar, el rendimiento laboral, así como minimizar los riesgos de errores en los puestos de trabajo.

La mayoría de los nuevos puestos de trabajo, así como la introducción de las nuevas tecnologías y la informática en muchos de los puestos tradicionales, requieren unas capacidades mentales o intelectuales mayores, frente a las exigencias en algunos de ellos mayoritariamente en el apartado físico. La carga mental, tanto por defecto como por exceso, el estrés, la cantidad y calidad del descanso, la fatiga asociada a somnolencia, tienen un papel muy importante en el rendimiento, el número de errores y el bienestar del trabajador.

IBV ha podido establecer relaciones entre estos factores y la toma de decisiones en tareas complejas o la capacidad de reacción, en el marco del proyecto emc2, financiado por Ivace y Feder. Se ha podido constatar, por



ejemplo, que la carga emocional (los problemas personales, la motivación, etc.) del trabajador influyen en su rendimiento y su capacidad de responder a situaciones de mayor demanda cognitiva y/o situaciones de estrés, lo cual se ve reflejado en su respuesta fisiológica. A su vez, también se ha comprobado que los procesos cognitivos de alta o baja demanda pueden afectar al estado emocional del operario.

Se han puesto a punto distintos sistemas para caracterizar las capacidades cognitivas del usuario y monitorizar su estado mental, tanto cognitivo como emocional. Por ejemplo, para detectar situaciones de fatiga y

que provoquen la aparición de somnolencia, pudiendo generar accidentes (de mayor impacto si el trabajador es un conductor de transporte público o un controlador de tráfico). Además, se ha visto como situaciones de mal descanso durante la noche (por problemas emocionales, trabajos con carga mental elevada, no dormir bien por situaciones personales...) influyen en el día a día del trabajador, pudiendo afectar a su capacidad de atención y vigilancia.

Finalmente, una variable muy importante en el estado global del trabajador, es el estrés, que lleva a tomar decisiones erróneas bajo presión. Y, además, afecta a la salud.



TruckOn añade los talleres de vehículos comercial de Continental

Continental Automotive Spain ha alcanzado un acuerdo con la red de talleres de neumáticos de vehículos comerciales de Continental Tires España, a través del cual se les ofrecerá el servicio de la plataforma TruckOn. Todos aquellos interesados, podrán darse de alta y ofertar de forma inmediata sus servicios de neumáticos y mecánica rápida.

Con este acuerdo, la empresa consigue estrechar lazos entre divisiones gracias a la creación de sinergias que permiten que talleres de otra división de Continental se incorporen a uno de los proyectos más importantes de la compañía, como es TruckOn. La colaboración entre distintas divisiones es uno de los objetivos de Continental como grupo global, reforzando así la visión de proveedores globales de automoción, independientemente del sector, con el objetivo de ayudar y guiar a sus talleres a aprove-

char al máximo las oportunidades que ofrece la digitalización, la conectividad y las nuevas tendencias tecnológicas.

Sobre TruckOn

TruckOn es un servicio de 'booking' para los talleres. A través de esta plataforma, los operadores de flotas podrán reservar sus servicios de mantenimiento con el taller que quieran y en el lugar que deseen. Las empresas podrán aprovechar al máximo la actividad de sus vehículos haciendo un uso eficiente de los periodos de descanso de los conductores. Debido a la alta presión de los co

Gracias a este acuerdo, TruckOn crea un valor real para la industria, representando la reserva y la gestión de flotas 4.0. En la actualidad cuenta ya con el 85% de talleres de la red DTCO+ y a partir de ahora, el servicio de neumáticos y mecánica rápida.

Red de Estaciones de Servicio con repostaje de gas



Red Tortuga entra en el negocio del gas, 13 estaciones de servicio en Europa

Ampliar la red de estaciones de servicio que ofrecen repostaje de gas natural es una necesidad creciente en el transporte internacional y Red Tortuga, empresa de servicios para la gestión de flotas con una red de 1.200 estaciones en toda Europa, hace una clara apuesta por conseguirlo con la creación de una red de 13 estaciones de servicio en España, Francia y Bélgica con Gas Natural Licuado (GNL) y Gas Natural Comprimido (GNC) en puntos estratégicos de rutas internacionales. El objetivo es triplicar la cifra en 2019.

Los vehículos pesados representan una quinta parte de las emisiones del transporte de la UE y los profesionales del sector deben dar un paso más en el reto global de la sostenibilidad para cumplir con los objetivos climá-

ticos. El GNL es la opción por la que apuestan en el transporte de larga distancia, por lo que se espera que las matriculaciones crezcan de manera exponencial a lo largo del próximo año.

Para cubrir esta demanda, Red Tortuga ofrece repostaje de GNL al transporte profesional en estaciones de España (ocho), Francia (cuatro) y Bélgica (una) con cualquiera de las tarjetas de la compañía. Una cifra que seguirá incrementándose en los próximos meses reforzando su presencia en estos países con 14 estaciones de servicio más. En 2019 está previsto que se incorporen a la red Holanda, Italia y Eslovenia.

Las ventajas del gas en cuanto a emisiones son considerables. Se calcula que los vehículos con esta tecnología reducen en un

85% los NOx (del cual, un 96% son de PM, las más perjudiciales para la salud) y en un 25% el CO2, clave en el calentamiento global. Para el empresario del transporte, además, apostar por camiones GNL supone un importante ahorro en combustible: un 30% respecto al diésel y un 50% frente a la gasolina.

Apuesta

La alta autonomía del Gas Natural Licuado lo convierte en la mejor opción para el transporte de larga distancia en los próximos años. Por su lado, el GNC, también ofrecido en la nueva red de gas de Red Tortuga, es la opción escogida por vehículos más ligeros para trayectos más cortos. Con esta apuesta, la compañía sigue trabajando para anticiparse y adaptarse a las tendencias del sector, dando una respuesta global a las necesidades.

Seitt mantendrá la gestión de las autopistas de peaje concursadas por el Gobierno

En la reunión que mantuvo el Consejo de Ministros el pasado 21 de diciembre, se autorizó la suscripción de una Adenda al Convenio entre la Administración General del Estado y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seittsa), que permitirá que esta Sociedad prosiga haciéndose cargo de la gestión de las autopistas de peaje concursadas.

En el Convenio de gestión directa vigente se estableció una duración limitada al 31 de diciembre de 2018. Los procesos de liquidación de los contratos de concesión de los que provenían estas infraestructuras, los cuales se prevé puedan durar varios años dado su reciente inicio y su complejidad, y la conveniencia de acometer inversiones, entre otras razones, hacen necesario prorrogar el convenio.

A partir del 1 de enero de 2019, todas estas autopistas deben seguir prestando el servicio público, por



lo que es necesario que Seitt continúe con su gestión, como lo ha hecho hasta ahora. De este modo, la Adenda al Convenio contempla extender cuatro años el convenio de gestión con Seitt para que, durante este plazo, se sigan conservando y explotando las autopistas y se acometan inversiones que son necesarias para que las autopistas se encuentren en un estado óptimo de conservación.

Adaptación del convenio

Asimismo, se adapta el convenio

a las previsiones de la Disposición Adicional Séptima de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre de carreteras, modificada por el Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras, que, entre otros, autoriza a Seitt a cobrar las tarifas aprobadas por el Consejo de Ministros.

El nuevo marco tarifario fue aprobado por el Consejo de Ministros el 14 de diciembre de 2018 y establece una rebaja media generalizada de las tarifas del 30%, a partir del 15 de enero de 2019.

Bruselas se prepara para acoger la edición de Busworld Europe

Tras la celebración de un total de 24 ediciones de Busworld Europe en la ciudad belga de Kortrijk, la plataforma se muda de Bruselas, la capital europea. Esta ciudad ofrece mayor cercanía al aeropuerto internacional y estación de tren, y mayor oferta hotelera. También han aprovechado la proximidad a la Comisión Europea.

Para 2019 habrá un crecimiento al menos del 50% en la superficie de exposición neta, pasando de los 40.000 a 60.000 metros cuadrados, ya que esperan que se convierta en la edición más grande.

Gracias a la unión de fuerzas de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) y Busworld, la primera edición de 2017 fue un gran éxito con cerca de 500 participantes registrados para la conferencia en tres días. La conferencia permitió a los visitantes complementar las ideas y los conocimientos prácticos de la Conferencia Internacional de



Autobuses de la UITP establecida con acceso a Busworld Europe, que atrajo a más de 37.000 visitantes de 118 países con 376 expositores de 33 países.

Para esta ocasión, UITP quiere que la gente participe con ideas y opiniones, para mejorar entre todos el transporte público. Los usuarios podrán plantearlas vía online, tanto en la web como en la app. Además, durante el evento, una serie de oradores y ponentes de primer nivel, se unirán al programa. Cientos de expositores ya se han registrado para la edición 2019 y la información sobre la conferencia, incluidos los oradores y el programa.

Guía Nexobús de Vehículos y Modelos

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

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

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

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

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

Fue presentado el nuevo presidente de Anetra, la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares

Jornada de la Fundación Corell sobre 'alternativas energéticas'

La Fundación Corell reunió, el pasado 12 de diciembre, a numerosas personalidades expertas en materia de Transporte en la jornada 'Alternativas energéticas para un transporte y una movilidad, sostenibles', celebrada en el Auditorio del Colegio de Ingenieros de Caminos en Madrid.

El motivo de este evento ha sido la presentación del Estudio de la Cátedra Amelio Ochoa, 'Impacto en el transporte de las medidas para mejorar la calidad del aire de las ciudades. Aplicación a las restricciones por categoría de motor'.

El evento dio comienzo con la bienvenida del presidente del Patronato de la Fundación, Miguel Ángel Ochoa, el cual agradeció la participación. Seguidamente, el presidente de la Comisión de Transporte y Movilidad de CEIM, Rafael Barbadillo, ha comenzado con una reflexión de "si realmente es necesario reducir el Transporte y la movilidad para reducir las emisiones".

Cátedra Amelio Ochoa

Tras la apertura, la ponencia del catedrático de Transportes y profesor de Economía y Planificación del Transporte de la UPM, José Manuel Vassallo, ha sido la más esperada, en la que ha explicado la principal motivación del estudio, centrada en el equilibrio de la sostenibilidad, refiriéndose al



ámbito social, económico y ambiental. Vassallo hace hincapié a que este nuevo contexto hacia una transición ecológica se está convirtiendo en "una moda, una moda buena, pero que a pesar serlo, no podemos criminalizar a aquellos que cojan un vehículo. Lo correcto sería establecer un buen diseño de medidas sostenibles de modo inteligente". Y para ello, Vassallo ha apuntado que es importante conocer la opinión de todos los agentes implicados, proponer medidas aceptables para los agentes económicos y sociales y definir estrategias de aplicación.

La jornada ha continuado con la intervención del ingeniero industrial responsable de Operaciones en Europa, OPUS RSE

(Opus Remote Sensing Europe), Javier Buhigas, que habló del control de emisiones del tráfico con dispositivos de detección remota. Buhigas ha explicado que "no se hace un control exhaustivo de emisiones, las de homologación frente a las reales se diferencian bastante. Se ha demostrado que las emisiones reales de circulación son hasta 40 veces mayores que las del ensayo de homologación".

Tras una breve pausa, dio comienzo la primera mesa redonda con la intervención de la directora del Área Industrial y Medio Ambiente de Anfac, Arancha García, exponiendo la diferencia entre movilidad sostenible y movilidad inteligente. "Estamos creciendo en torno a un 8%. Sin embargo,

hay cifras alarmantes, como el de matriculación, de un 12,6%. Viene una desaceleración económica, afectada en parte por el impacto mediático de las políticas que se están proponiendo y, sobre todo, la incertidumbre de los usuarios", ha explicado García.

La industria de la automoción se enfrenta a retos como el cambio tecnológico total; educar para entender la diferencia entre cambio climático y calidad de aire, los parámetros de CO2 y óxidos de nitrógenos y otras partículas, respectivamente. Según Anfac, es necesario concen las barreras a las que se enfrenta el Sector como la antigüedad de los parques, más de 12 años sin reformarse; 166.000 coches vendidos con más de 20

años; 56% de bajas contra el vehículo nuevo; 57% de vehículos usados con más de 10 años y un 13,8% de edad media de los vehículos implicados en accidentes.

Presencia del Gas Natural

El gestor comercial de Ventas Movilidad Sur-Portugal de Naturgy, Miguel Ángel Valladolid, ha explicado algunas de las ventajas del GN: capacidad para diversificar la dependencia del petróleo; reducción de emisiones de partículas sólidas y SO2, NO2 menos de un 85% y al menos una reducción del 50% de emisiones acústicas; y la reducción del CO2 de un 15% al 25%. Además, Valladolid ha asegurado que el gas natural es compatible con el biogás, con el que se están haciendo estudios a través de la materia de los vertederos. "El gas natural cumple todos los factores necesarios para que el impacto ambiental sea positivo, pero para ello necesitamos el apoyo de empresas y fabricantes de vehículos", ha concluido.

Finalizando esta mesa de debate, Lucio Fernández, Corporate Responsibility de GLS Spain, ha añadido que "la responsabilidad no está en los países, sino en las empresas y necesitamos apoyo para luchar con el cambio climático", ejemplificando con la negativa de EEUU, Rusia y Arabia Saudí en la Cumbre de Polonia.

El Transporte de mercancías y viajeros aúnan fuerzas para que las medidas medioambientales no afecten negativamente

La segunda parte de la jornada 'Alternativas energéticas para un transporte y una movilidad, sostenibles' de la Fundación estuvo marcada por el ámbito del Transporte de Viajeros con ponencias relacionadas con el sector del taxi, con los nuevos instrumentos de movilidad como Car2Go o la automovilidad particular.

En primer lugar, ha intervenido Emilio Domínguez del Valle, director jurídico de Fedetaxi, quien ha explicado que "aunque se está actuando más desde el punto de vista de los prejuicios, que desde el campo de los hechos; las medidas tienen un alto componente ideológico" Al aplicar las medidas de restricción al vehículo privado, se produce una migración al transporte público, sustentado por el sector del taxi, transporte público colectivo, VTC's, etc. y las carreras son más cortas y rápidas. Según Domínguez, las medidas restrictivas podrían hacer subir hasta un 20% el uso de taxi dentro de Madrid.

Viajeros

La siguiente intervención fue del director general de Grupo Esteban Rivas, Conrado Calcerrada, el cual



ha explicado que su sector también está haciendo un gran esfuerzo, pero seguir la Normativa europea les condiciona en la prestación de servicios, ya que "hoy se utiliza Euro 6, pero nuestro parque de vehículos no es tan moderno para que todos los vehículos sean Euro 6". Las restricciones no afectan a estos vehículos, pero hay amenazas como la dificultad de acceso en zonas como Gran Vía, que ha visto reducida su zona de tráfico rodado y se producen dificultades con las zonas de carga y descarga.

Y, por último, Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), ha exigido que desde la Administración se ofrezcan los datos del coste de las medidas que se toman. Para Arnaldo, el problema del vehículo eléctrico es que tiene muchas incógnitas que aún no están resueltas, como conocer cuántos vehículos eléctricos puede sostener la red eléctrica actual "Pedimos claridad y que los planes no se hagan desde la ideología. El miércoles 12 no debería haberse

puesto en marcha el protocolo. Las multas que se hayan puesto son ilegales", ha expresado claramente.

Esta intensa jornada ha finalizado con la presencia del director general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez, quien ha explicado que hay que cambiar poco a poco los modelos de los vehículos, pero que no hay infraestructura suficiente para implantar "tan rápido" estas medidas cuando ni siquiera las empresas del Sector saben si estas medidas continuarán

o no. Para concluir, Rodríguez ha expresado que "esperamos que se paralice Madrid Central y que se piense en qué es mejora para los ciudadanos".

Algunas de las conclusiones extraídas durante esta extensa jornada de debate y exposición de ideas y retos han surgido de la reflexión de estos profesionales, sobretodo para aforntar la situación de cambios que se avecina. Caminar hacia la sostenibilidad de forma viable e inteligente para que, tanto medio ambiente como el resto de factores implicados se vean beneficiados. Fiscalidad favorable, nuevas soluciones de movilidad y coche compartido, medidas incentivadoras con las que se obtengan beneficios y dejar a un lado las restrictivas. Otra de las conclusiones de la jornada es que es necesario talleres presenciales con representantes del Sector que puedan dar información de forma mayoritaria, tanto al resto actores implicados como los mismos usuarios. De esta manera, las medidas incentivadoras tendrán mayor aceptabilidad y podrá haber una mayor garantía de que los beneficios serán mayores que los costes de esta transición ecológica que avanza tan rápido

La diferencia del precio del billete sencillo en autobús urbano llega a alcanzar el 244% entre las urbes nacionales

Madrid, Barcelona y Girona siguen siendo las ciudades con las tarifas de autobús más caras de España

El análisis realizado por Facua vuelve a mostrar que las diferencias con el último estudio es mínimo. Han vuelto a poner de manifiesto que los Ayuntamientos deben contar con la participación de las

asociaciones de los consumidores, ya que es necesario prestar a los usuarios la mayor calidad y tarifas adecuadas al Sector. Entre los aspectos estudiados como, el billete único, la tarjeta mensual o el billete

nocturno, muestran cómo hay ciudades y Comunidades Autónomas que invierten en el Transporte de pasajeros para su desarrollo, y otras que están en proceso de adaptarlas, sobre todo en precio.

La asociación de consumidores, Facua-Consumidores en Acción, vuelve a realizar este estudio anual, donde la principal conclusión que se obtiene de este 2018 es que Madrid, Barcelona y Girona siguen siendo las ciudades con las tarifas de autobús más caras en sus diferentes modalidades de las 38 encuestadas. Las ciudades de Arrecife (Lanzarote), Barcelona, Bilbao, Jaén y Toledo son cinco de las que se ha aplicado subida, siendo la ciudad canaria la protagonista en este incremento de un 16,7% (de 1,20 a 1,40 euros).

euros si se utiliza un bonobús o tarjeta recargable con trasbordo (acción presente casi en todas las ciudades analizadas, 35 concretamente), solo un céntimo por debajo de la tarifa media registrada en 2017.

Jaén, Arrecife y Santa Cruz de Tenerife tienen ya esta tarifa este año, pero no el pasado, por lo que estas ciudades no se han tenido en cuenta para la comparativa de precios de 2017 y 2018.

seguido por Girona, 1,07 euros. Sin embargo, en el otro extremo los trayectos más baratos siguen siendo los de Logroño (0,53 euros), Salamanca (0,59 euros) y Toledo (0,64 euros), y también la ciudad de Linares (0,64 euros), en Jaén. En total, se ha producido un incremento medio del 0,28%. La diferencia en las tarifas usando el bono con transbordo supera el 306%.

las tarifas de las 10 ciudades que el año pasado lo tenían con las tarifas de este año, solo se aprecia un incremento en Jaén del 1,52%, de 0,66 a 0,67 euros, es decir, una subida de 0,12%.

Según el estudio, viajar en autobús cuesta una media de 0,78

Además, a la hora de realizar la comparativa entre los precios de 2017 y 2018, solo se tuvieron en cuenta ciudades que incluyen dichas tarifas desde el año pasado. Las ciudades que han incluido este año por primera vez tarifas que no tenían en 2017 no se han tenido en cuenta a la hora de realizar los cálculos para evitar desvirtuar los resultados. Por ejemplo, Almería,

Viajes con trasbordo
Los tres bonos de viaje con trasbordo que han experimentado subidas en 2018 han sido el de Barcelona, de 1,00 euros a 1,02 euros (2%), el de Bilbao; de 0,64 euros a 0,65 euros (1,56% más caro) y el de Toledo, de 0,60 euros a 0,64 euros (sube un 6,67 %).

Por otro lado, los trayectos con bonos sin transbordo, ofrecido en 17 de las ciudades analizadas, siete más que en 2018, cuestan una media de 0,77 euros. Por tanto, si se realiza una comparativa entre

Con conclusión final en cuanto a tarifas, Facua establece que la ciudad con el precio de cada viaje más caro con este tipo de bono, sin transbordo, sigue siendo Madrid (1,22 euros) y la más económica es Lugo (0,45 euros). Se vuelve a repetir la misma situación que en 2017. La diferencia de tarifa en esta modalidad de viaje entre las 38 ciudades analizadas llega hasta el 171%.

Hay ciudades que aún no tienen bonificaciones en Transporte

Otros de los aspectos estudiados por Facua han sido el billete sencillo y la tarjeta mensual. Actualmente, el billete univaje cuesta 1,26 euros de media, un céntimo más que 2017. Barcelona, de nuevo, tiene el billete más alto (2,20 euros) y el más bajo se encuentra en Lugo (0,64 euros). La diferencia es casi de 244%, un 8% más que en 2017 (236%). El billete único ha subido en cuatro ciudades; Arrecife de 1,20 a 1,40 euros, un 16,7%; Bilbao (de 1,25€ a 1,30 euros, un 4%), Barcelona (de 2,15 a 2,20 euros, un 2,33%) y en Jaén (de 0,98 a 1,00 euro, un 2,04%).

En cuanto a la tarjeta mensual, el valor en Madrid oscila entre los 54,6 euros y los 20 euros de Ciudad Real, que el año pasado no tenía tarjeta mensual. La tarifa media es de 36,99 euros, un 15% menos que en 2017. En el caso de Toledo, el precio se ha incrementado un 4,62% (de 32,50 a 34,00 euros de 2017 a 2018). También en Barcelona (de 52,75 a 54,00 euros, un 2,37%) y en Tarragona (de 45,00 a 45,70 euros, un 1,56%). En el otro extremo, resulta muy llamativo el descenso que se ha producido en la ciudad canaria de Santa Cruz de Tenerife, donde ha bajado de 45 a 40 euros, un 11,11%.

Cabe destacar la importancia del billete nocturno, donde la tarifa más alta es en Lleida (1,75 euros) seguida de las ciudades de Granada, Madrid, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Valencia, donde cuesta 1,50 euros. Las cuatro ciudades más baratas durante la noche y madrugada son Bilbao (0,65 euros), Zaragoza (1,00 euros) y Logroño y Pamplona, que comparten precio (1,02 euros). La diferencia de tarifas alcanza el 169,2%.

CIUDADES	Billete Univaje		Viaje con bonobús o tarjeta sin transbordo de 10 viajes o tarjeta monedero similar				Viaje con bonobús o tarjeta con transbordo de 10 viajes o tarjeta monedero similar (recargable)				Mensual		Nocturno	
	Univaje 2018	Subida respecto último estudio publicado de FACUA	Precio viaje	AHORRO FRENTE UNIVAJE	Subida respecto último estudio publicado de FACUA	Precio viaje	% de ahorro frente al univaje (sin realizar ningún transbordo o efectuándolo)	Subida respecto último estudio publicado de FACUA	Precio	Subida respecto último estudio publicado de FACUA	Precio	Subida respecto al último estudio publicado de FACUA		
A CORUÑA	1,30 €	0,00 %	0,85 €	-34,62 %	0,00 %	0,85 €	-34,62 %	-67,31 %	0,00 %			1,30 €	0,00 %	
ALICANTE	1,45 €	0,00 %				0,87 €	-40,00 %	-70,00 %	0,00 %			1,45 €	0,00 %	
ALMERÍA	1,05 €	0,00 %	0,74 €	-29,52 %	0,00 %	0,74 €				32,55 €	0,00 %			
ARRECIFE	1,40 €	16,67 %	0,90 €	-35,71 %	0,00 %	0,90 €								
BADAJOS	1,20 €	0,00 %	0,65 €	-45,83 %	0,00 %					30,00 €	0,00 %	1,20 €	0,00 %	
BARCELONA	2,20 €	2,33 %				1,02 €	-53,64 %	-76,82 %	2,00 %	54,00 €	2,37 %			
BILBAO	1,30 €	4,00 %				0,65 €	-50,00 %	-75,00 %	1,56 %	30,00 €	0,00 %	0,65 €	1,56 %	
CÁDIZ	1,10 €	0,00 %				0,70 €	-36,36 %	-68,18 %	0,00 %					
CASTELLÓN	1,05 €	0,00 %	1,05 €			0,82 €	-21,90 %	-60,95 %	0,00 %	30,00 €	0,00 %	1,05 €	0,00 %	
CIUDAD REAL	1,10 €	0,00 %				0,65 €	-40,91 %	-70,45 %	0,00 %	20,00 €				
CÓRDOBA	1,30 €	0,00 %				0,72 €	-44,62 %	-72,31 %	0,00 %	33,00 €	0,00 %			
CUENCA	1,20 €	0,00 %				0,83 €	-47,50 %	-73,75 %	0,00 %					
GUJÓN	1,25 €	0,00 %				0,62 €	-34,40 %	-67,20 %	0,00 %	37,00 €	0,00 %	1,25 €	0,00 %	
GIRONA	1,40 €	0,00 %				1,07 €	-23,57 %	-61,79 %	0,00 %	46,15 €	0,00 %			
GRANADA	1,40 €	0,00 %				0,85 €	-39,29 %	-69,84 %	0,00 %	41,00 €	0,00 %	1,50 €	0,00 %	
HUELVA	1,10 €	0,00 %				0,65 €	-40,91 %	-70,45 %	0,00 %	30,00 €	0,00 %			
JAÉN	1,00 €	2,04 %	0,67 €	-33,00 %	1,52 %	0,67 €								
JEREZ DE LA FRONTERA	1,10 €	0,00 %	0,80 €			0,80 €	-27,27 %	-63,64 %	0,00 %	30,00 €	0,00 %			
LAS PALMAS	1,40 €	0,00 %				0,85 €	-39,29 %	-69,84 %	0,00 %	42,00 €	0,00 %			
LINARES	0,75 €	0,00 %	0,64 €			0,64 €	-14,67 %	-57,33 %	0,00 %					
LLEIDA	1,20 €	0,00 %				0,98 €	-18,33 %	-59,17 %	0,00 %	39,40 €	0,00 %	1,75 €	0,00 %	
LOGROÑO	0,72 €	0,00 %	0,53 €			0,53 €	-26,39 %	-63,19 %	0,00 %	33,97 €	0,00 %	1,02 €	0,00 %	
LUGO	0,64 €	0,00 %	0,45 €	-29,69 %	0,00 %	0,45 €	-29,69 %	-64,84 %	0,00 %					
MADRID	1,50 €	0,00 %	1,22 €	-18,67 %	0,00 %	1,83 €	22,00 %	-39,00 %	0,00 %	54,60 €	0,00 %	1,50 €	0,00 %	
MÁLAGA	1,30 €	0,00 %				0,83 €	-36,15 %	-68,08 %	0,00 %	39,95 €	0,00 %	1,30 €	0,00 %	
MURCIA	1,05 €	0,00 %	0,70 €			0,70 €	-33,33 %	-66,67 %	0,00 %					
OVIEDO	1,20 €	0,00 %	0,90 €	-25,00 %	0,00 %					42,00 €	0,00 %	1,20 €	0,00 %	
PALMA DE MALLORCA	1,50 €	0,00 %	1,00 €	-33,33 %	0,00 %	0,80 €	-46,67 %	-73,33 %	0,00 %	37,00 €	0,00 %	1,50 €	0,00 %	
PAMPLONA	1,35 €	0,00 %				0,70 €	-48,15 %	-74,07 %	0,00 %	30,00 €	0,00 %	1,02 €	0,00 %	
SALAMANCA	1,05 €	0,00 %	0,59 €			0,59 €	-43,81 %	-71,90 %	0,00 %	22,05 €	0,00 %	1,05 €	0,00 %	
SANTA CRUZ DE TENERIFE	1,25 €	0,00 %	0,75 €			0,75 €				40,00 €	-11,11 %	1,50 €		
SANTANDER	1,30 €	0,00 %				0,66 €	-49,23 %	-74,62 %	0,00 %					
SEVILLA	1,40 €	0,00 %	0,69 €	-50,71 %	0,00 %	0,76 €	-45,71 %	-72,86 %	0,00 %	35,30 €	0,00 %	1,40 €	0,00 %	
TARRAGONA	1,50 €	0,00 %								45,70 €	1,56 %			
TOLEDO	1,40 €	0,00 %				0,64 €	-54,29 %	-77,14 %	6,67 %	34,00 €	4,62 %	1,40 €	12,00 %	
VALENCIA	1,50 €	0,00 %				0,85 €	-43,33 %	-71,67 %	0,00 %	45,00 €	0,00 %	1,50 €	0,00 %	
VALLADOLID	1,50 €	0,00 %				0,75 €	-50,00 %	-75,00 %	0,00 %	38,00 €	0,00 %	1,40 €	0,00 %	
ZARAGOZA	1,35 €	0,00 %				0,74 €	-45,19 %	-72,59 %	0,00 %	42,95 €	0,00 %	1,00 €	0,00 %	
MEDIA	1,257 €	0,67 %	0,807 €	-35,79 %	0,12 %	0,787 €	-37,58 %	-68,79 %	0,28 %	37,62 €	-0,15 %	1,27 €	0,63 %	
MEDIA REAL (DE 2018)*			0,772 €			0,785 €				36,99 €		1,28 €		

Por otro lado, hay ciudades que no contemplan aún bonificaciones en algunos de sus colectivos, no tienen descuentos por familia numerosa, generales o especiales, y monoparentales, entre otras. En función de la ciudad, los menores comienzan a pagar el billete en algún momento. En Madrid, Córdo-

ba, Cuenca, Lleida, por ejemplo, es gratis hasta los tres años. Aunque en el caso de la capital hispalense, desde los tres y hasta los 11 años no cuesta nada.

Facua insta a los Ayuntamientos a que ofrezcan información a las asociaciones de consumidores para participar y mejorar todo aquello

que afecte a la calidad del Sector y, por tanto, al servicio ofrecido al usuario. En este sentido, solicita la inclusión de las organizaciones que representan los intereses de los consumidores en los consejos de administración de las empresas públicas de autobuses. La asociación lamenta que todavía haya ciudades

donde el único bono existente incluye tanto la zona urbana como la interurbana, suponiendo un coste normalmente superior al que solo contiene la primera. Facua cree necesario que todas las ciudades deben disponer de bonos o tarjetas exclusivos para los usuarios que solo circulan por la urbana.

Fue presentado el nuevo presidente de Anetra, la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares

La asamblea de Aetram mostró a sus socios los presupuestos y sus objetivos a corto plazo

Aetram organizó su Asamblea General invernala para mostrar los presupuestos del próximo año y someterlos a votación ante los socios de la entidad.

Además, se presentó al nuevo miembro, Integralia, con el que suman 183 socios, y se trataron los temas que más preocupan al Sector actualmente, como las

últimas normativas que están afectando a todos los transportistas de viajeros de Madrid y la huelga que tuvo lugar el pasado mes de diciembre en la capital.

El pasado 19 de diciembre tuvo lugar en el Hotel Meliá de Barajas la Asamblea General de Aetram, junto a sus 182 empresas asociadas. Durante el encuentro se trataron algunos de los temas que más preocupan a los transportistas de viajeros de Madrid y los objetivos y propuestas que tiene la entidad.

La Asamblea dio comienzo con un análisis de los presupuestos que se prevén para 2019. El tesorero de la Asociación, Diego Carrascal, fue el encargado de presentarlos. Con unos ingresos de 303.058 euros y unos gastos de 296.127 euros, el resultado del presupuesto arrojaría un valor positivo de 6.931 euros. Esto fue sometido a votación a mano alzada y fue aprobado por mayoría absoluta entre los asistentes.

Más tarde fue el turno del presidente de Aetram, Jesús Gonzalo Tomey, quien señaló que "no existe un nexo fuerte entre los socios y la propia Asociación, y se debe hacer hincapié en solucionarlo". Por ello, llamó a los socios públicamente a dialogar con Aetram "para que podamos llevar vuestras quejas y propuestas al Ministerio". Por otro lado, refiriéndose a la nueva normativa de Madrid Central, declaró que "no es solo por temas de contaminación, también lo hacen por temas de terrorismo".

Uno de los temas más importantes del encuentro fue la reciente manifestación de autocares en Madrid a la que Aetram no acudió. Jesús Gonzalo aseguró que "la Asociación debe guardar la forma y no cerrarse puertas. Estamos en plenas negociaciones con ellos y no queremos estropearlas".

En representación del transporte madrileño acudió a la asamblea el director general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Rodríguez Sardinero: "No se puede negar que nos encontramos en una situación complicada para el transporte de viajeros por carretera, pero hemos solventado situaciones peores en el Sector", aseguraba. "Las propuestas presentadas por el presidente de la asociación son muy buenas, por ejemplo, la de vender los vehículos por plazas. Al final el usuario es el que debe decidir cómo y cuándo quiere viajar".

También criticó en cierta medida a los organismos de Administración a quienes considera "algo lentos". Las Asociaciones tienen la responsabilidad de estar "detrás de ellos" para que surjan cambios, pero sin perder la prudencia.

"Madrid Central es una locura", desde la Administración debemos "seguir tomando decisiones" y por ello son "necesarias" las asociaciones y la presión que



ejercen con vuestras propuestas y peticiones.

"Sois empresarios que aportáis mucho al producto interior bruto y se os tiene en cuenta; debemos trabajar juntos, vosotros y las Administraciones, para buscar el mejor camino para todos".

Después llegó el momento de la presentación a los socios de Luis Ángel Pedrero, el recién nombrado presidente de Anetra, la Asociación

Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, que expuso los objetivos de su proyecto.

Sugerencias de los socios

Para finalizar la reunión, los asistentes tuvieron la oportunidad de debatir con la jefatura de Aetram. Se vivieron algunos momentos de debate donde los asistentes mostraron su malestar por la ausencia de la Asociación en las

manifestaciones de transportistas de viajeros que se suceden en la capital madrileña. De nuevo, Jesús Gonzalo Tomey insistió en que "tenemos la responsabilidad de guardar la compostura de cara a los mandatarios con los que estamos negociando. Por supuesto que apoyamos la manifestación, pero pensamos que, para que fructifiquen nuestras negociaciones, debemos ser cautos".

Luis Ángel Pedrero: "Queremos estar presentes en Europa"

El pasado 29 de noviembre de 2018, la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, Anetra, celebró una Asamblea General para renovar sus Órganos de Gobierno y nombrar una nueva Junta Directiva, liderada por Luis Ángel Pedrero, dirigente de Cartour y nuevo presidente de la asociación.

Pedrero tuvo su estreno ante los socios en la Asamblea General de Aetram. Aclaró a los asistentes que "ser socios de Aetram les convierte en socios de Anetra, que defiende los intereses de los transportistas a nivel nacional".

En primer lugar, explicó cómo llegaron a la presidencia: "Desde la Asociación de Madrid considerábamos que Anetra estaba un poco acomodada con el anterior equipo y decidimos dar un paso al frente". Aseguró el presidente que "la línea no ha cambiado, queremos ser interlocutores con el Ministerio de Fomento. El nuevo equipo afronta el reto con el objetivo de

trabajar para fortalecer el Sector del transporte al que representa, centrando sus esfuerzos en el desarrollo e impulso de los fines de la Asociación, desarrollando los proyectos en marcha e impulsando otros nuevos al servicio de las empresas de transporte de viajeros".

Pedrero preguntaba a los socios algunas cuestiones que preocupan Anetra: "Se debe apoyar a Anetra porque estamos intentando cambiar cosas, por ejemplo, ¿por qué no podemos hacer un servicio escolar plaza por plaza? ¿Por qué debemos hacer un servicio desde nueve plazas? ¿No sabemos llevar los transportistas a cinco personas?".

Por último, añadió que es importante la Asociación para "estar presentes en Europa y defender el interés del transporte de viajeros fuera de las fronteras", considerando que "el choque de normativas entre los distintos países es un atraso, debido a la cantidad de trámites que hay que hacer en cada país".



Instrumentos de Trabajo

Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

NEXOTUR.com AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO DIARIO ONLINE

CONEXO.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexobús.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoHotel.com HOTELERÍA Y ALOJAMIENTO PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NEXOTUR AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

CONEXO REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Nexobús TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

CEHAT HOTELERÍA ESPAÑOLA PERIÓDICO MENSUAL (10 EDICIONES)

Noticias con Q de Calidad Éxito de participación en la IV Edición de la 'Noche Q' MENSUAL (11 EDICIONES)

EL NOTICIEROPC Éxito de la VII Reunión Nacional de OPC BIMESTRAL (6 EDICIONES)

destinoMadrid El Turismo de Madrid después TRIMESTRAL (4 EDICIONES)

Talonotel Reservas de Hotel PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

NEXOTUR Directorio de Agencias ANUARIO (1 EDICIÓN)

NEXO HOTEL Proveedores de Hoteles ANUARIO (1 EDICIÓN)

RANKING DE EMPRESAS TURÍSTICAS PERIÓDICOS ANUALES (4 EDICIONES)

PROTAGONISTAS DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIÓDICOS ANUALES (2 EDICIONES)

CIMET Conferencia Ibero-Americana de Turismo

Turnexo Salón Profesional del Agente de Viajes

NexoBusiness Salón de Convenciones, Congresos e Incentivos

BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL

Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional

Placa al Merito Turístico del Estado Español

Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional

GRUPO Nexo

Las Publicaciones del Grupo NEXO están en la mesa de trabajo de miles de Empresarios y de Profesionales

Nuestros estudios y artículos se esperan, se leen, son comentados, fotocopiados, recortados, se archivan y sirven como consulta



Nexotrans.com
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



GOLD&TIME
JOYERIA Y GEMOLOGIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

NEXOTIME con **ALTA RELOJERIA**
RELOJERIA COMERCIAL Y ALTA GAMA
REVISTA BIMESTRAL (6 EDICIONES)

G&T-ECONOMÍA
PRECIOS DE GEMAS Y COYUNTURA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

ALTA RELOJERIA
RELOJERIA DE ALTA GAMA
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



DOSSIER
DE JOYERIA ESPAÑOLA
MENSUAL (10 EDICIONES)

JOYAS DE AUTOR
DISEÑO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

ART&VALUE
TASACION DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)

HORA DE MADRID
RELOJEROS DE MADRID
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERIA
MENSUAL (11 EDICIONES)

Cronometría
RELOJEROS DE VALENCIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



VOLVO EN RUTA
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

PRODIAM
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

FORO
FORO ANUAL DE LA
RELOJERIA ESPAÑOLA

AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

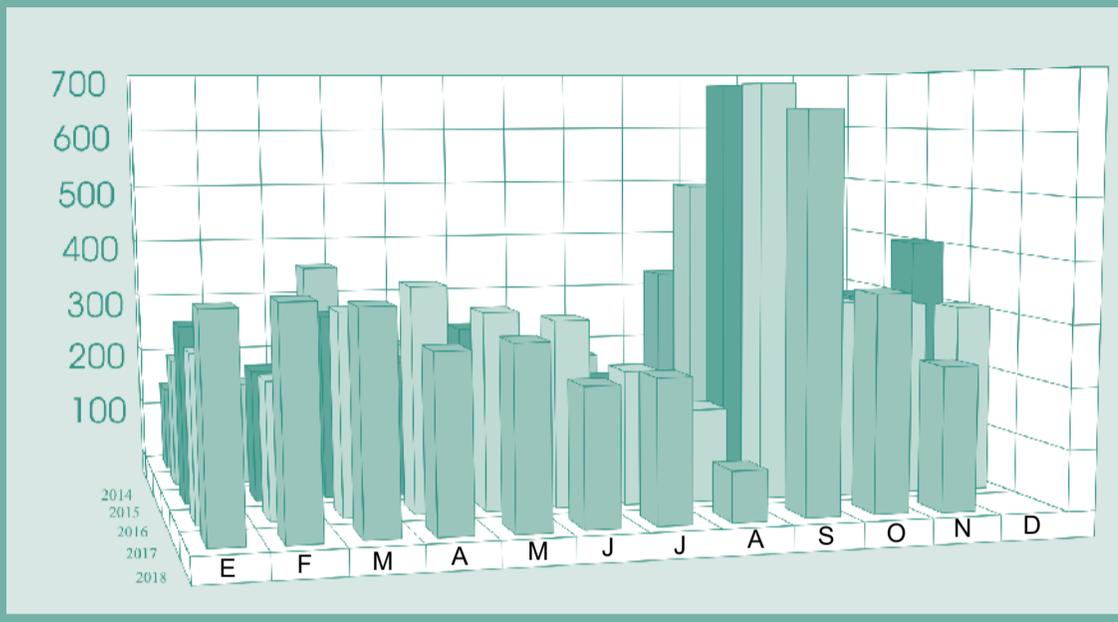
SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

SEDE CENTRAL DEL GRUPO:
LOPE DE VEGA, 13, 28014 MADRID
TELF. 91 369 41 00 (20 LINEAS)

NEXO
editores s.a.

FAX: 91 369 18 39
EMAIL: SECRETARIA@GRUPONEXO.ORG
WEB: WWW.NEXOTUR.COM

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES

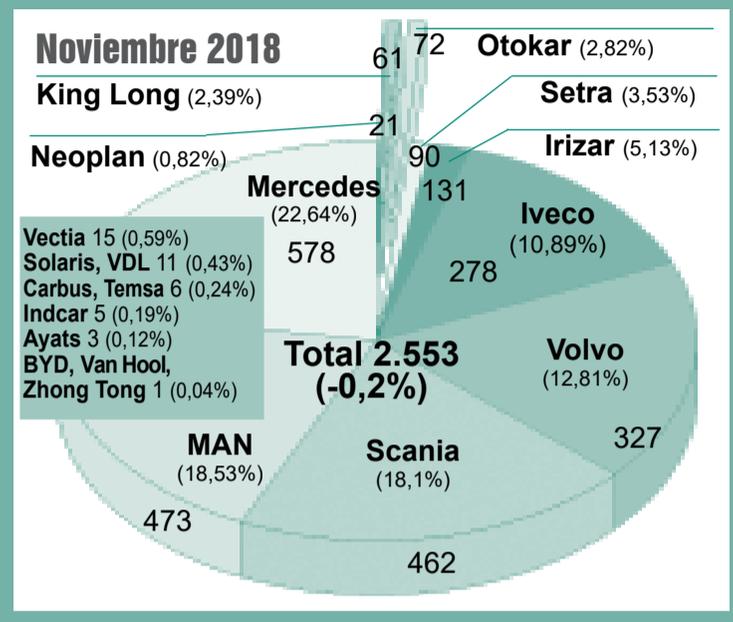


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Las matriculaciones totales en el mes de noviembre estuvieron casi un centenar de unidades por debajo de las del noviembre anterior, lo que provocó que el acumulado anual (a la espera del dato definitivo de diciembre no conocido al cierre de la edición) volviera a los números rojos. La expectativa general, pase lo que pase con el dato restante, es que el año se va a cerrar por debajo de lo previsto por casi todos los profesionales. El comportamiento del Urbano no ha podido compensar el descenso de los autocares, más acusado de lo que cabía esperar. La cercanía de las Elecciones podría revitalizar el mercado.

MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

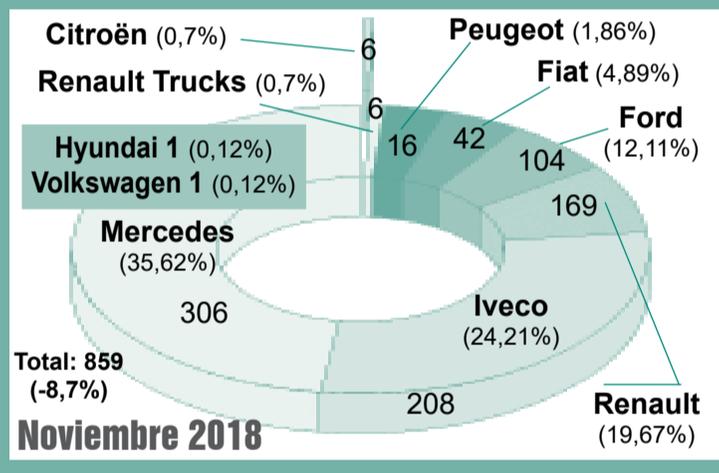
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Un nefasto mes de noviembre, con las matriculaciones de autobuses y autocares cayendo más del 30%, provoca que el acumulado anual vuelve a negativo, casi un punto por debajo de lo que registraba el año pasado. Por lo que respecta a las marcas, Mercedes dispone de amplio margen para ser líder.

ANIAMCAM

Mercedes	579
MAN	473
Scania	462
Volvo	327
Iveco	278
Irizar	131
Otros	302

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Todas las provincias de la lista de las más baratas en nuestro país registraban su precio más económico por debajo del euro/litro a finales del pasado mes de diciembre. Incluso habría que añadir a Zamora, que no nos cabía por el orden alfabético, y a Valencia, que se situó justo en la cota del euro. Claro indicador de que la bajada del precio del petróleo, aunque muy despacio, se va haciendo notar en las estaciones de servicio. Llama la atención que no haya representantes de la mitad sur peninsular, cuando las provincias andaluzas se estaban convirtiendo en asiduas, ni tampoco de la zona levantina. Solo Girona mantiene el tipo en un mapa dominado por Castilla y León, acompañada por Madrid.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Diciembre 2018 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

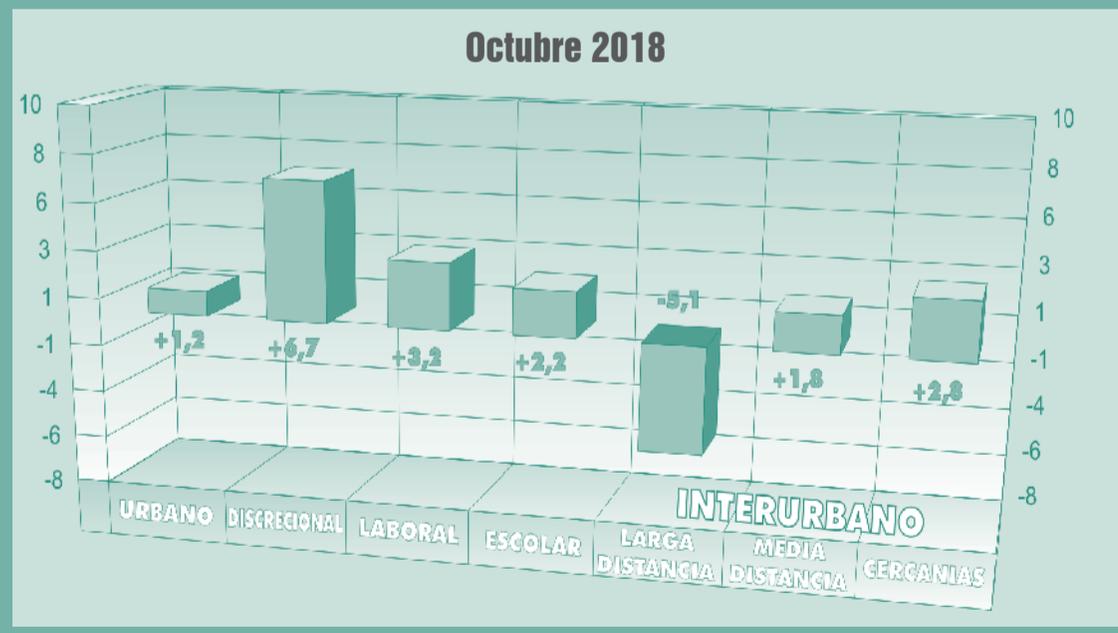
AGONCILLO - ROYO (LR)	0,951
VALLADOLID - CENTROLID (VLL)	0,951
BURGOS - ASEBUTRA (BU)	0,954
SALAMANCA - EST. AUTOBUSES (SA)	0,958
ALCAÑIZ - COTRATUR (TE)	0,985
FUENLABRADA - BALLENOIL (M)	0,992
TUDELA - ES BARDENAS (NA)	0,993
VILAMALLA - AVANZA (GI)	0,995
VILLAQUEJIDA - TEO (L)	0,999
ARCOS JALÓN - GHC SORIA (SO)	0,999



Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de octubre arrojó un dato positivo, con 466,4 millones de usuarios, un 5,8% más que en el mismo mes del año 2017. El transporte urbano sube un 6,1% en tasa anual y el interurbano un 5,4%. La cifra creció un 14,8% con respecto a septiembre, con el urbano en autobús subiendo un 4,9% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 5% y el discrecional un 5,5%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Diciembre 2018 - Servicio Público Autobús

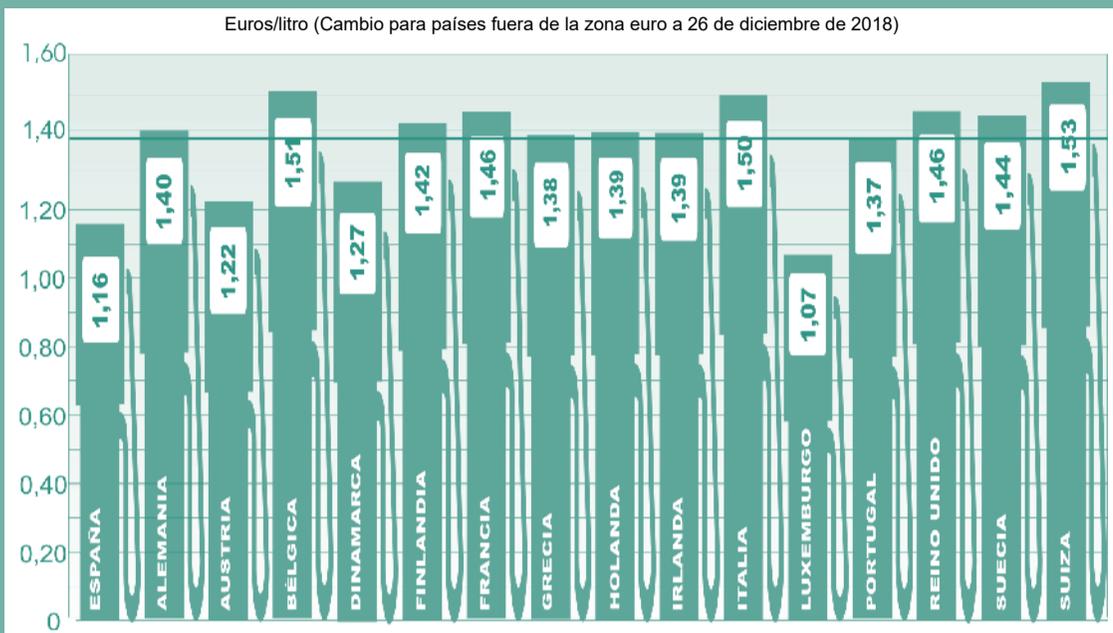


Fuente: Ministerio de Fomento (a 10 de diciembre)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

A comienzos de diciembre se pudo observar un estancamiento de la buena marcha del volumen de empresas de transporte de viajeros, que llevaba un trimestre al alza. Eso sí, tampoco descendió el total, con una cifra general que se mantiene cercana a las 3.400.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Diciembre ha sido un mes complicado para el precio del gasóleo, debido a la gran fluctuación vivida por el petróleo, que de los casi 64 dólares/barril de los primeros días del mes, llegó a situarse muy cerca de romper la cota de los 50 en la tercera semana. Todo ello se ha hecho notar en los surtidores, aunque quizá no con la premura que el mercado requiere en estos casos. Según los datos de la 52ª semana del año, Europa tuvo una caída de seis céntimos en el último mes, hasta situarse en 1,373 euros/litro.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 28.12.2018)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,143
Libra Esterlina.....	0,901
Franco Suizo.....	1,124
Corona Danesa.....	7,467
Corona Noruega.....	9,912
Corona Sueca.....	10,217
Florinto Húngaro.....	321,193
Zloty Polaco.....	4,299
Corona Checa.....	25,603
Leu rumano.....	4,66
Rublo Ruso.....	79,511

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,875
1 Libra Esterlina.....	1,109
1 Franco Suizo.....	0,889
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,101
1 Corona Sueca.....	0,098
100 Florintos Húngaros.....	0,31
1 Zloty Polaco.....	0,233
100 Coronas Checas.....	3,90
1 Leu rumano.....	0,21
100 Rublos Rusos.....	1,26

Bus stop



El autobús siempre es una solución

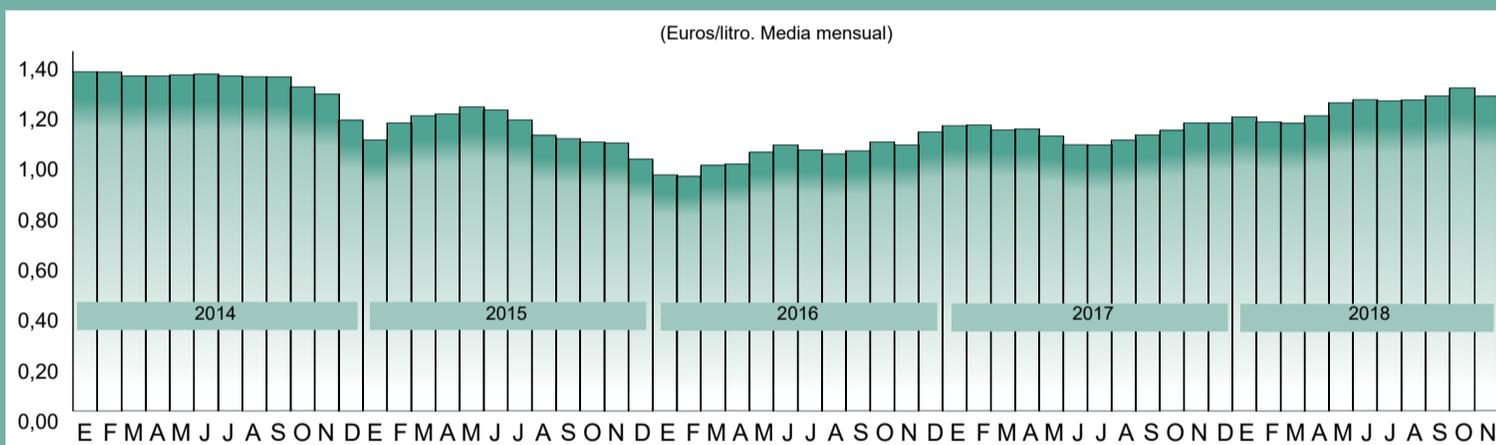
Daniel Gallego

MÁS DEL 40% DE los españoles que están viajando durante el periodo navideño tienen decidido coger el autobús como principal medio de transporte. La seguridad que les ofrece, la competitividad de sus precios, su sostenibilidad y su capilaridad, ofreciendo a los viajeros un servicio de “puerta a puerta” hasta su destino final, ya que llega a casi todos los rincones de nuestro país, son las razones de esta decisión, irreprochables en todo caso.

Por eso, las empresas de autobuses refuerzan, como viene siendo habitual, ofertando nada menos que 7,2 millones de plazas, lo que supone un crecimiento de 2,7 puntos con respecto a la Navidad del pasado año, según datos de Confibus.

Quizá por eso, los autobuses y autocares que circulan por nuestro país son una inmejorable vía de transmisión de mensajes. Por su visibilidad, su movilidad y el tamaño de su espacio anunciador. Recientes ejemplos tenemos en el Principado de Asturias, que rotulará 200 autobuses del Consorcio de Transporte de Asturias (CTA) con el lema de la campaña frente a la violencia sexual ‘No hay pero que valga. Solo sí es sí’. O Dbus, que acerca a las personas mayores al ambiente navideño con un autobús. El bus siempre es una solución.

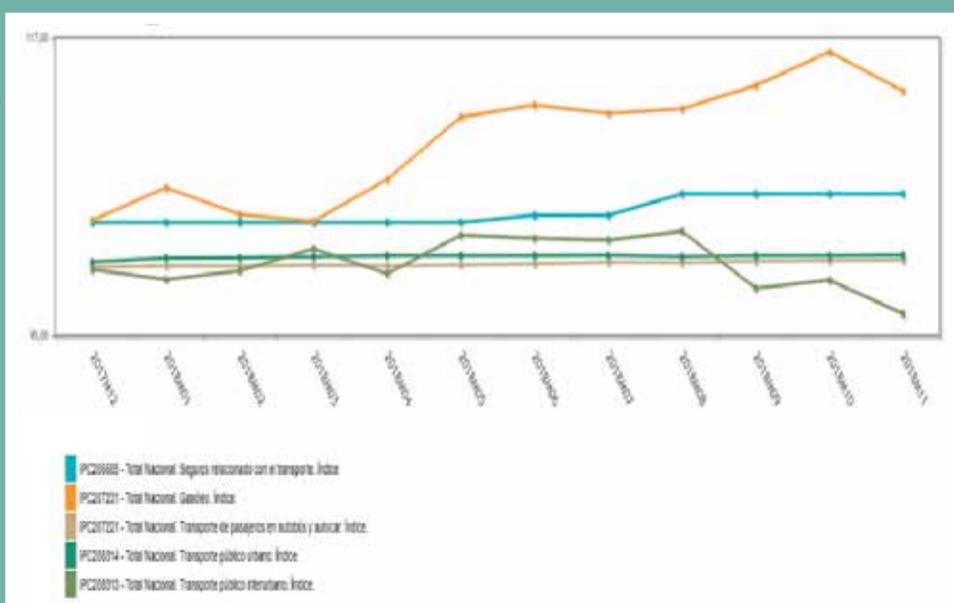
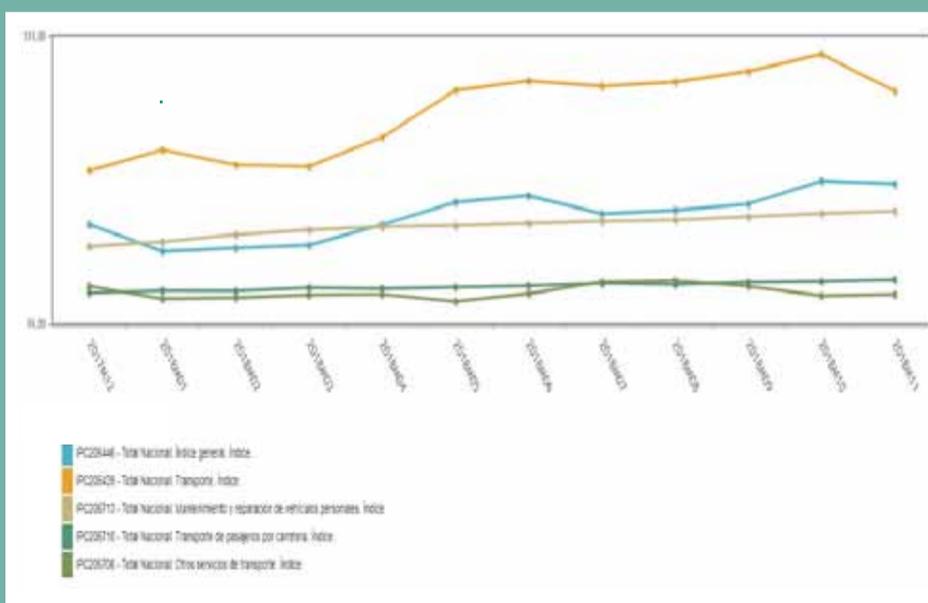
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



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 noviembre se aprecia, por fin, el descenso de la curva del Gasóleo, provocado por la caída continuada del precio del petróleo hasta situarse muy cerca de los 50 dólares/barril. Este hecho también es el principal detonante de que el indicador del Transporte tuviera un comportamiento proporcional al del combustible. Lo malo es que ese descenso se ha paralizado, y que los últimos días de diciembre el precio repuntó ligeramente, lo que augura que los datos a futuros podrían no ser tan favorables. En el resto de la gráfica, solo cabe destacar la bajada del Transporte Interurbano, mientras que el resto de datos destacan por la estabilidad.

FABRICANTES DE VEHICULOS**CHASIS**

BMC ESPAÑA	☎ 967-522560
Pt. Campollano, Calle E, 7 ALBACETE	☎ 967-520073
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragon, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MAN TRUCK & BUS IBERIA	☎ 91-6602000
Av. Cañada, 52 Costada 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 Pl. S. Fernando MADRID	☎ 91-6789212
VOLVO ESPAÑA	☎ 91-3727800
Proción, 1 MADRID	☎ 91-3728203

CARROCEROS

ALVILA	☎ 96-1443629
Cº. Barcelona, 81 Museros VALENCIA	☎ 96-1443629
BEULAS	☎ 972-860100
Riera Xica, s/n Arbucies GIRONA	☎ 972-861286
CAMO IND. DE AUTOCARROS	☎ 35127134778
V. de Andorinho Gaia PORTUGAL	☎ 35127134951
CARBUS	☎ 948-242898
Pl. Mutlva Baja, Nave10 NAVARRA	☎ 948-290605
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460
C. Coruña, 59, 5 Santiago A. CORUÑA	☎ 981-552461
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420
Pl. La Barreda, P15 Noreña ASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P. de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
Pl. Torres Pujals, 4 Arbucies GIRONA	☎ 972-860054
INDUSTRIAL CARROC LORQUINA	☎ 968-441933
Ctra. Granada, s/n Lorca MURCIA	☎ 968-443767
INSULAR CARROCERA	☎ 928-416768
R. los Tarrales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774
INTEGRALIA	☎ 948-314049
Pl. Comarca2, c/F, 15 Ezkirotz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP.	☎ 943-809100
Bº S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
Cº. Sant Hilari, km 3. Arbucies (GI)	☎ 972-861186
OMNIBUS VEHIC. INDUSTRIALES	☎ 93-8774010
Sallent, s/n. Manresa BARCELONA	☎ 93-8774012
SALVADOR CAETANO ESPAÑA	☎ 91-8956113
Ctra. Andalucía, K. 31,800 MADRID	☎ 91-8956504

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

AUTOPORTANTES

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

MICROBUSES

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

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

INDUSTRIA AUXILIAR**ACCESORIOS**

BEYCO UNION	info.bcn@bayco.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	ignacioarjo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. Pl. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571
CARADAP	info@caradap.com
Nicaragua, 68	☎ 93-4191949
08029 BARCELONA	☎ 93-4940638
INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Álava VITORIA	☎ 945-214413

AIRE ACONDICIONADO

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

BATERÍAS

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

BILLETAJE

CALMELL	calmell@calmell.com
Pol. Pla D'En Coll. Montcada	☎ 93-5641400
08010 BARCELONA	☎ 93-5645822
IFB IND. BOTELLA	badalona@ifb.es
Manuel Fdez. Márquez, 78	☎ 93-3873600
Badalona BARCELONA	☎ 93-3831706
ISIS INGENIERIA Y SISTEMAS	isis@isis-is.com
Greenlandia, 4, CC Perales.	☎ 91-6848015
Getafe 28909 MADRID	☎ 91-6848971
MAEXBC	☎ 93-8432400
N-152, Km.34,3 C.C.SanJordi.L'Arnellá	☎ 93-8432102
MASISCONVI	☎ 93-8409299
Rioja, 24. Les Franqueses del Vallés	☎ 93-8467704

SOLUC. INFOR. EUROPEAS	info@sinfe.es
Portocristo, 8. Esc. Dº. Bajo C	☎ 916122414
Alcorcón. MADRID	☎ 916129204

BUTACAS

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

CAJAS DE CAMBIOS

CABLES Y CONTROLES	ignacioarjo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. Pl. 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 BARNA	☎ 93-4731919

COMUNICACIONES

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

CORTINAS

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

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

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

FRENOS

CABLES Y CONTROLES	ignacioarjo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. Pl. Los Olivos	☎ 91-8844428
Ajalvir 28864 MADRID	☎ 91-8844571

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

ILUMINACIÓN

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

LAVADO

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

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

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

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

LUBRICANTES

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

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

REPSOL	☎ 91-3487900
Orensé, 34-4º MADRID	☎ 91-5561319

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

TEXACO PETROLIFERA	☎ 91-3874400
Pº Castellana, 216 MADRID	☎ 91-3874437

LUNAS

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

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

NEUMÁTICOS

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

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

NEVERAS

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

PINTURAY 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	ignacioarjo@cablesycontroles.com
Atlántico, 3. Pl. 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
TRAMSCAR, S.L.	☎ 91-5194236
Padre Xifre, 3. Of.15 28002 MADRID	☎ 666 429319

SERVICIOS

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

SUELOS

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

SONIDO Y VÍDEO

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

SUSPENSIONES AMORTIGUACIÓN

SACHS BOGE ESPAÑA	☎ 93-7122311
Carles Buigas, 3-9 Sant Quirz	☎ 93-7123453
CONTITECH ESPAÑA	☎ 93-4800400
Ctra. Hopetalet, 147. Cornellá de Llobr.	☎ 93-4800401

TALLERES

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

Mercedes lanza una plataforma sobre soluciones de conversión

La colaboración con los socios de conversión es de particular importancia para las furgonetas Mercedes-Benz y es uno de sus factores de éxito en la industria de las furgonetas. En la IAA para Vehículos Comerciales, la división Vans presentó por primera vez el llamado Conversion World, una plataforma digital en la que los clientes finales tienen la oportunidad de buscar y comparar soluciones de conversión antes de contactar directamente con los proveedores. Clasificada en ocho sectores y accesible en 13 idiomas, el sitio web ahora ofrece más de 110 productos, entre los que se incluyen plataformas de bajo nivel para velocistas, instalación de estanterías para Vito o equipos de refrigeración para la camioneta de entrega urbana de Citan.

Gracias a Conversion World, los clientes finales pueden llegar al producto mediante una función de búsqueda inteligente, un configurador que cuestiona el propósito de la solución del vehículo o que permite a los usuarios acceder directamente al sector relevante. Las ofertas se agrupan en ocho sectores (desde la construcción hasta el servicio, comercios, industrias CEP y logísticas, industrias minoristas y de comercio electrónico, transporte de pasajeros, soluciones para personas con movilidad reducida y, finalmente, vehículos municipales y de emergencia), lo que proporciona una descripción general seleccionada. Dentro de esos sectores, las soluciones de conversión se presentan de manera sencilla para el usuario.

Almacenamiento de energía solar para las baterías recicladas de autobuses eléctricos

La reutilización de baterías y su correspondiente reciclado se está convirtiendo en una de las acciones más

demandadas para la transición ecológica en el Transporte eléctrico. Además, el almacenamiento de energía se

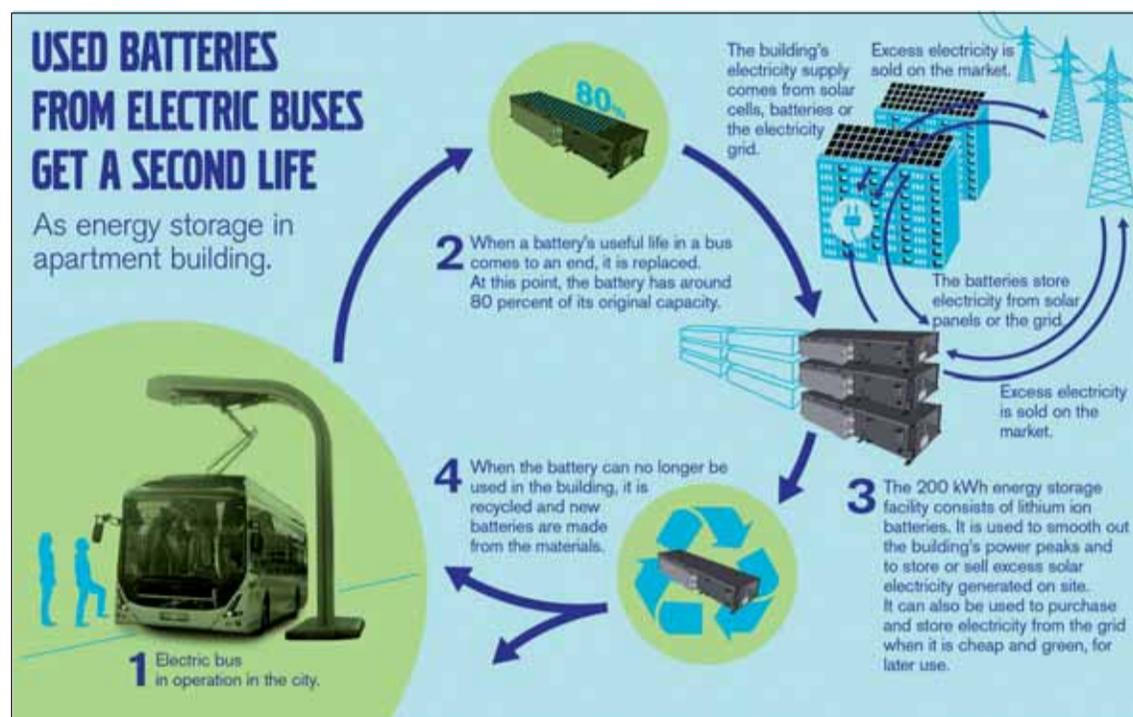
utiliza para reducir picos de consumo de energía para almacenar o vender el excedente de energía.

El almacenamiento de energía solar a través de baterías para autobuses eléctricos es el nuevo proyecto en el que participa Volvo Buses. Es el primer almacén de energía de Europa con este tipo de cargadores. Göterborg Energi, Riksbyggen y Johanneberg Science Parka están trabajando junto a Volvo Buses para examinar la vida útil a través del almacenamiento solar, llevada a cabo con producción de electricidad propia.

La reutilización y el reciclado de las baterías es uno de los recursos más demandados para la transición al transporte eléctrico. El almacenamiento de energía se utiliza para reducir picos de consumo de energía de la propiedad para almacenar o vender el excedente de energía solar. También se puede usar para mejorar la eficiencia del sistema de energía propia de la asociación de viviendas, así como el de la red eléctrica de la ciudad.

Volvo Buses participará en este proyecto junto con la cooperativa de viviendas Viva, Riksbyggen, Göteborg Energi y Johanneberg Science Park. Todos ellos han creado un sistema mediante el cual la energía de los paneles solares, en los techos de los edificios de apartamentos, se almacena en baterías que anteriormente utilizaban los autobuses eléctricos en la ruta 55.

"Sabemos que las baterías de los autobuses eléctricos tienen un buen potencial para otras aplica-



ciones, como el almacenamiento de energía después del final de su vida útil en el transporte público. Lo que estamos examinando aquí es exactamente cuán bueno es ese potencial. El uso de las baterías en un almacén de energía les otorga una vida útil prolongada para una mejor utilización de los recursos y un menor impacto ambiental. Aquí en Volvo estamos examinando varias posibilidades para la reutilización de las baterías del autobús para el almacenamiento de energía, y Viva es un ejemplo de

este tipo", ha explicado la coordinadora de proyectos en Volvo, Ylva Olofsson.

Este almacén de baterías constará de 14 baterías eléctricas de iones de litio usadas. Se instalarán en una cámara de baterías, unidas para crear un paquete de almacenamiento de 200 kWh. Este almacén permitirá que una mayor proporción de la electricidad generada por energía solar de la cooperativa de vivienda Viva pueda utilizarse en la asociación de vivienda. Además, esta investigación ha

contado con el apoyo del proyecto Light House financiado por EU Horizon 2020, UE Iris Smart Cities.

Sostenibilidad en la vivienda

La investigación se lleva a cabo en la cooperativa de vivienda Viva de Riksbyggen en Gotemburgo, un complejo de apartamentos que pretende ser el proyecto de vivienda más innovador y sostenible de Suecia: la vivienda de huella positiva. Los inquilinos están empezando a mudarse a sus nuevos apartamentos.

Scania trabaja en un camión de basura propulsado por hidrógeno con Renova

Scania está desarrollando un camión de basura propulsado por hidrógeno, junto con Renova, una empresa de manejo de residuos en el oeste de Suecia. El camión contará con un tren motriz completamente electrificado.

"Estamos muy interesados en adquirir más experiencia en la propulsión por hidrógeno en las operaciones reales de los clientes", dice la gerente de Proyecto Marita Nilsson. "Las pilas de combustible constituyen una tecnología prometedora en la necesaria descarbonización de los transportes". Los camiones de basura a menudo operan en áreas residenciales en las primeras horas de la mañana. Con emisiones y ruido reducidos, los vehículos eléctricos son especialmente atractivos en estas áreas. Renova y otras empresas de manejo de residuos han realizado pruebas con camiones de basura eléctricos, pero esta será la primera con propulsión por hidrógeno.

"La electrificación junto con celdas de combustible alimentadas con



hidrógeno es una alternativa muy atractiva para vehículos comerciales pesados como camiones de basura", dice Hans Zackrisson, director de Desarrollo de Renova. "Los camiones se benefician de todas las ventajas de la electrificación al tiempo que mantienen algunos de los mejores aspectos de las operaciones de combustibles fósiles, a saber, el alcance, las horas de servicio y la carga útil".

Cooperación con Asko

El proyecto se está implementando en cooperación con la Agencia Sue-

ca de Energía y el Real Instituto de Tecnología de Estocolmo y se espera que el camión de basura propulsado por hidrógeno se entregue a finales de 2019 o principios de 2020. Scania ha anunciado anteriormente que está desarrollando tecnología de propulsión por hidrógeno, en cooperación con el mayorista noruego de alimentos Asko, que ha abierto su propia planta de producción de combustible de hidrógeno sostenible. Scania ha entregado a Asko cuatro camiones de distribución propulsados por hidrógeno, con un alcance de 500 kilómetros.

Nueva promoción DTCO+ de VDO, tecnología Smartlink

Hoy en día existe una necesidad en los profesionales del transporte de facilitar al máximo y de forma eficiente las tareas diarias. Continental, siendo conocedor y consciente de ello, trabaja continuamente en el desarrollo de soluciones para mejorar los procesos de trabajo en todos los ámbitos y en especial, para los conductores. En este sentido, la incorporación al mundo del transporte de los teléfonos inteligentes ha supuesto una revolución gracias al uso de tecnologías como Smartlink, que conecta con el tacógrafo digital y permite que los conductores puedan acceder a apps profesionales que facilitan su trabajo diario.

Gracias a los talleres DTCO+ de VDO, ahora los conductores podrán disfrutar del dispositivo Smartlink completamente gratis hasta el 20 de Enero de 2019 al renovar la cuenta del servicio de archivo y custodia SarCu de VDO.

Esta promoción ofrece un be-

neficio doble para los conductores: por un lado, podrán utilizar la App DTCO Timer para disponer de mayor tiempo de conducción y por otro, podrán disponer también de la función Counter, que además de acceder a toda la información de los tiempos de conducción y descanso, les permite reducir multas y controlar el tacógrafo accediendo al menú completo, a la función de la impresión de informes y a todos sus datos y actividades desde su smartphone.

La red de talleres DTCO+, distribuidos por toda España, es la encargada de ayudar a los conductores y pequeñas flotas en el archivo y custodia de los datos del tacógrafo con total seguridad. Gracias al informe de transmisión correcta y la firma correspondiente digital que lo corrobora, el conductor podrá acceder y solicitar en todo momento y en caso de que lo necesite, cualquier tipo de informe.

LEGISLACION AUTONOMICA**CAP inicial en Cantabria**

► RESOLUCIÓN DE 4 DE DICIEMBRE DE 2018, DE LA CONSEJERÍA DE INNOVACIÓN, INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO DE CANTABRIA, por la que se convocan las pruebas y se establecen las bases para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial para la conducción de vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, a celebrar en 2019 en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

En el BOC, a 17 de diciembre de 2018.

El Estatuto de Autonomía para Cantabria, aprobado por Ley Orgánica 8/81, de 30 de diciembre, en su actual artículo 24.6 atribuye a esta Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la misma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable, así como el establecimiento de centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte terrestre.

Las citadas competencias fueron objeto de traspaso a través, principalmente, del Real Decreto 2.351/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de transportes terrestres, y el Real Decreto 438/1998, de 20 de marzo, sobre traspaso a la Comunidad Autónoma de Cantabria de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, que delega en las Comunidades Autónomas las facultades de Estado en materia de transportes por carretera y por cable.

Finalmente las competencias se completaron y modernizaron con la aplicación del Decreto 84/2002, de 11 de julio, por el que se regula el ejercicio de las competencias transferidas en materia de transportes y comunicaciones. La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, se refiere a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, y modifica el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo, estableciendo una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

La formación obligatoria de los conductores se organiza de forma diferente a como se venía realizando, ya que la norma anteriormente existente para la obtención de los permisos de conducción a que se refería la Directiva 91/439/CEE del Consejo de 29 de julio de 1991 sobre el permiso de conducción, fue incorporada al ordenamiento interno por el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997 de 30 de mayo. La nueva formación difiere de esta última tanto en su estructura como en su contenido y destinatarios. Por una parte, se establece una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otra, una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos. Las materias sobre las que se exigen conocimientos afectan fundamentalmente a la actividad de transporte a que se dedican profesionalmente estos conductores.

La Directiva 2003/59/CE establece la nueva formación, determinando la estructura y contenido de los cursos dirigidos a obtener los correspondientes certificados, y los conductores que están obligados a ello, así como las excepciones, habiendo sido traspuesta la misma mediante el Real Decreto 1032/2007 de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

La norma descrita habilita la posibilidad de realizar unos cursos de formación inicial y establece, igualmente, las pautas para la habilitación de los centros de formación y de los cursos concretos, así como regular los exámenes.

El contenido del programa de materias incluido en la Directiva 2003/59/CE, en muchos aspectos relacionado con la materia de seguridad vial, resulta perfectamente congruente con el señalado por las normas que desarrollan el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, mediante la que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial para los cursos de sensibilización vial, destinados a la recuperación de puntos en relación con los permisos o licencias de conducción. Por ello, ha resultado posible incluir en el programa desarrollado en el Real Decreto descrito la totalidad de los contenidos de los mencionados cursos, siendo los mismos los exigidos para los exámenes que permitan la obtención del certificado que nos ocupa.

En el ANEXO V del citado Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio vienen especificados los condicionantes de los exámenes.

En su virtud, esta Dirección General, Ha resuelto

Primero.- Pruebas a celebrar en el año 2019.

Durante el año 2019, la Dirección General de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Cantabria, realizará seis convocatorias de pruebas para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de su cualificación inicial, tanto para las categorías DI, D1 + E, D y D + E como para las categorías C1, C1 + E, C y C + E, que se celebrarán en los meses de febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre.

Las pruebas se celebrarán al amparo de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, así como por lo establecido en la presente Resolución.

Segundo.- Normas generales para la realización de las pruebas.

La realización de la prueba se ajustará a las siguientes:

Bases**Primera.- Objeto.**

Es objeto de la presente Resolución el establecimiento de las bases comunes que regirán la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de los conductores en la modalidad de transportes por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma de Cantabria durante el año 2019.

Segunda.- Contenido de las pruebas.

Las pruebas se ajustarán al programa establecido en el Anexo I (apartado A) del Real Decreto 1032/2007, («Boletín Oficial del Estado» del día 2 de agosto de 2007).

Los ejercicios a desarrollar, su estructura y su forma de calificación serán los establecidos en el Anexo V, Sección 1.a del

citado Real Decreto: El examen constará de 100 preguntas tipo «test», cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, siendo las respuestas correctas valoradas con 1 punto y las erróneas se penalizarán con 0,5 puntos negativos; las preguntas no contestadas o que contengan más de una respuesta no puntuarán positiva ni negativamente. Respecto a su duración, los aspirantes dispondrán de un tiempo de dos horas.

No obstante, aquellas personas que, siendo ya titulares del certificado de aptitud profesional de una de las especialidades, se quieran presentar a la otra especialidad, una vez superada la parte del curso a que se hace referencia en el artículo 14.3 del Real Decreto 1032/2007, solo deberán contestar las 25 primeras preguntas del examen, disponiendo para ello de un tiempo de treinta minutos.

Tercera.- Requisitos de los aspirantes.

1.- Para poder participar en las pruebas de cualificación será necesario, en primer lugar, haber finalizado los cursos preceptivos en un centro de formación homologado, ya sea en su modalidad ordinaria o acelerada, dentro de los 6 meses anteriores a la fecha de realización del examen, de conformidad con lo establecido en los artículos 5 y 14 del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio.

2.- Asimismo, será necesario tener la residencia habitual en la Comunidad Autónoma de Cantabria antes de la finalización del plazo de presentación de solicitudes. Dicho extremo se acreditará mediante el documento nacional de identidad en vigor, NIE o documento equivalente para los extranjeros. Sólo se admitirá que el domicilio sea distinto del que aparece en dicho documento cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- Que se constate, en el caso de que el aspirante haya accedido en su solicitud de participación, que la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria acceda con garantía de confidencialidad a verificar los datos de identificación personal y domicilio o empadronamiento, que el mismo ha tenido su domicilio en la Comunidad Autónoma de Cantabria al menos ciento ochenta y cinco días naturales del último año, contados desde el día de finalización del plazo de presentación de solicitudes.

- En el caso de que el aspirante no haya accedido en su solicitud de participación, el mismo deberá acreditar, mediante el certificado de empadronamiento expedido por el correspondiente Ayuntamiento, que ha tenido su domicilio en la Comunidad Autónoma de Cantabria al menos ciento ochenta y cinco días naturales del último año, contados desde el día de finalización del plazo de presentación de solicitudes.

- Que el aspirante acredite que, aun habiendo tenido su domicilio menos de ciento ochenta y cinco días el último año, se ha visto obligado a cambiar de residencia por razones familiares o profesionales. Esta última circunstancia no se entenderá cumplida cuando se trate de una estancia temporal en una localidad para la realización de una actividad de duración determinada.

La asistencia a una Universidad, escuela o centros docentes no implica el traslado de la residencia habitual.

A los efectos expresados en los párrafos anteriores, el aspirante en su solicitud de participación consentirá que la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria acceda con garantía de confidencialidad a verificar los datos de identificación personal y domicilio o empadronamiento, de acuerdo con lo

establecido en el artículo 6.2.b) de la Ley 11/2007, de 22 de junio de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos y el Decreto 20/2012, de 12 de abril, de simplificación documental y, en caso de no consentir, marcará la casilla correspondiente en su solicitud, debiendo, en dicho caso, aportar la documentación pertinente salvo que la hubiese presentado con anterioridad, indicando fecha y el órgano o dependencia en que fue presentada.

3.- Si el Tribunal, en cualquier momento del proceso, tuviera conocimiento o dudas fundadas de que alguno de los aspirantes incumple los requisitos exigidos en la convocatoria, podrá requerirle los documentos acreditativos de su cumplimiento. En el caso de que no queden acreditados, el aspirante quedará excluido de las pruebas.

Cuarta.- Forma de presentación de las solicitudes.

Para poder participar en las pruebas, presentarán su solicitud a través de la aplicación CAP, de forma telemática a través de la página web del Ministerio de Fomento www.fomento.es, siguiendo los siguientes pasos: Sede electrónica-Nuevo trámite-Transportes terrestre-Gestión de formación de los conductores profesionales (CAP)-Tramitación electrónica-Iniciar.

Para la tramitación vía telemática es necesario la utilización de firma digital expedida por una entidad debidamente autorizada.

https://sede.fomento.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/TTE_CTRÁ/GESTION_FORMACION/
https://sede.fomento.gob.es/sede_electronica/lang_castellano/oficinas_sectoriales/tte_ctra/gestion_formacion/

Para poder participar en las pruebas, el solicitante deberá hacer efectivas previamente las tasas por derechos de participación en las pruebas CAP mediante documento de pago debidamente validado por entidad bancaria colaboradora, el cual se podrá descargar desde la Oficina Virtual de la Consejería de Economía y Hacienda (<https://ovhacienda.cantabria.es/oficinavirtual/modelo046Declarante.do#inicio>).

En el supuesto de que se produzcan las circunstancias reglamentarias previstas que posibiliten presentarse a las pruebas en lugar distinto de aquel en el que el solicitante tenga su domicilio habitual, se deberán acompañar los documentos acreditativos de dichas circunstancias. La falta de justificación del pago de los derechos, o bien de los requisitos descritos, dará lugar a la exclusión del aspirante.

La tasa por derecho de examen para cada una de las convocatorias y para cada una de las especialidades será la que se prevea en la normativa correspondiente para esta materia para el ejercicio 2019, y será objeto de ingreso en cualquier oficina de las entidades bancarias siguientes: Santander, Liberbank, Caixa, BBVA, Bankinter Banesto, B. Popular, Caja Madrid.

En la solicitud de participación de cada convocatoria deberá constar que se ha realizado el correspondiente ingreso de los derechos de examen, mediante validación de la entidad colaboradora en la que se realice el ingreso, a través de certificación mecánica, o en su defecto, sello y firma autorizada de la misma en el espacio reservado a estos efectos.

► Continúa en el próximo número

Congreso**La movilidad inteligente**

Título: Congreso Europeo ITS
Cuándo: Del 3 al 6 de junio de 2019
Dónde: Brainport, Eindhoven
Organiza: Ertico y Comisión E.

Durante estas jornadas, los políticos y expertos del sector se reunirán para tratar las últimas soluciones de transporte inteligente, conocer las ciudades que están preparadas para estas innovaciones y ver cómo se integran estos servicios de movilidad inteligente en la ciudad. Además, se exhibirán las últimas tecnologías del transporte.

**Feria****Todo un éxito en Galicia**

Título: 'ExpoBus Iberia'
Cuándo: Del 21 al 23 de Noviembre de 2019
Dónde: Silleda (Galicia)
Organiza: Feira de Galicia

Tras el éxito de su primera edición hace apenas unos días, ExpoBus Iberia ya ha anunciado la fecha para el siguiente evento. Será del 21 al 23 de noviembre de 2019, un día más que el del pasado noviembre. Además, repetirán lugar, el recinto Feira Inter-nacional de Galicia Abanca, situado en Silleda (Pontevedra).

**Congreso****La distribución, a escena**

Título: XXVIII Congreso & Expo
Cuándo: 11 y 12 de febrero de 2019
Dónde: Ifema, Madrid
Organiza: Faconauto

La patronal de los concesionarios celebrará una nueva edición de Congreso & Expo. En la anterior, este evento reunió a 1.300 profesionales y a más de 50 expositores, plasmando el peso que para el empleo y la economía tiene el sector de la distribución oficial. El Congreso quiere tomar el "pulso" del sector y ser plataforma de negocio.

**Congreso****Movilidad sostenible en la UE**

Título: Sustainable Urban Mobility Plans
Cuándo: 17-18 de junio de 2019
Dónde: Groningen, Países Bajos
Organiza: Comisión Europea

Un Foro para responsables políticos, autoridades locales, planificadores de transporte urbano, académicos, organizaciones no gubernamentales y otros profesionales de la movilidad. El evento ofrece oportunidades para establecer contactos, debatir temas clave e intercambiar ideas sobre la planificación de la movilidad

**Congreso****Lo último en tecnología**

Título: 'Are you CES ready?'
Cuándo: 8-11 de enero de 2019
Dónde: Los Ángeles
Organiza: Consumer Electronics Association

CES es un lugar de reunión para todos aquellos que prosperan en el negocio de las tecnologías de consumo. Ha servido como terreno de prueba para innovadores y nuevas tecnologías durante 50 años. Es un escenario mundial donde se introducen las innovaciones de la próxima generación en el mercado.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

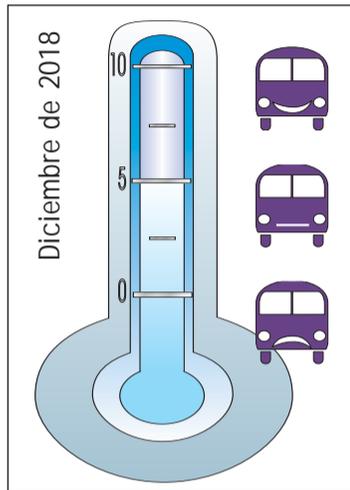
Nexopublic
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

De Profesional a Profesional



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



RESULTADOS

▲ Evolución

Incertidumbre y optimismo

El año 2018 ha sido muy intenso para el Sector, por la gran cantidad de asuntos a los que tiene que hacer frente. Pero ahora empieza un nuevo año, que sin duda será igual de complejo, a tenor de cómo da sus primeros pasos, y por la celebración de las 200 ediciones impresas de NEXOBUS, en una gala de la que iremos informando de manera puntual. En cualquier caso, desde esta Redacción les deseamos Felices Fiestas y que 2019 les traiga todo lo mejor en lo personal y lo profesional.



PREVISIONES

COYUNTURA / El petróleo roza los 50 dólares y eso es una buena noticia

El año culmina con los datos en positivo, excepto las matrículas

En la última edición, mencionábamos que era de agradecer que el barril de petróleo se situase en el entorno de los 60 dólares. Pues mejor será que ronde los 50, como

está sucediendo en la actualidad. Tan positivo dato se suma al del flujo de viajeros, que sigue creciendo, aunque las matrículas no acompañan la tendencia.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

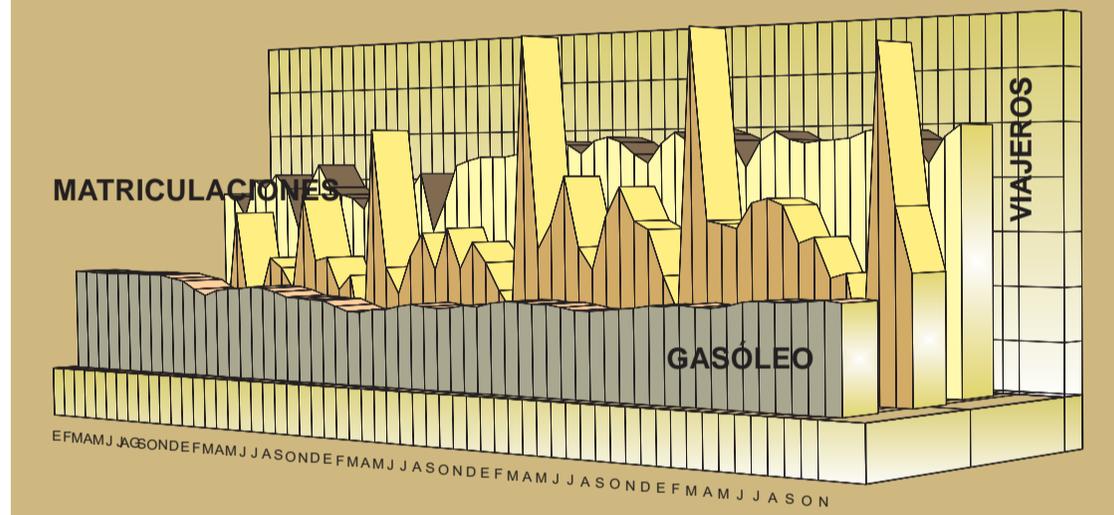
El año culminó con las mejores noticias, gracias al notable descenso del combustible y del petróleo.

FLUJO DE VIAJEROS

Con los datos de octubre, el acumulado anual mantiene la buena tónica de los meses precedentes.

MATRICULACIONES

No está siendo el mejor de los ejercicios para los nuevos registros, aunque tampoco es un desastre.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Relevos en el Grupo PSA



Juan Antonio Muñoz

Con el inicio del año entra en vigor su nombramiento como director del Clúster Ibérico de Groupe PSA, que queda constituido por las plantas de Zaragoza, Vigo y Madrid, en España, y Mangualde, en Portugal. Muñoz Codina dirigirá, además, la planta de Zaragoza de Groupe PSA.

▼ Descenso

No son las mejores formas



Jesús G. Tomey

La asamblea de Aetram celebrada este mes de diciembre vivió momentos de enorme tensión, lo cual es comprensible dada la situación que vive el discrecional. El debate es sano y la confrontación de opiniones también, pero hay que guardar las formas y muchos de los presentes no lo consiguieron.

En Ruta



Gobernar la incertidumbre (I)

Jose Luis Ábalos

ES DIFÍCIL ASOMARSE a los telediarios y leer los periódicos a diario y no sentir cierto desasosiego, cierto vértigo. Las revueltas incontroladas de los chalecos amarillos en Francia, la deriva de la Italia de Salvini, la incertidumbre de cómo acabará la ruptura del Brexit, la despedida anunciada de Merkel y la irrupción de la extrema derecha, también, en España.

Estas noticias emiten señales que todo responsable político debe tener en cuenta: El futuro no es, nunca ha sido, una línea recta de progreso. El progreso no es un automatismo de la historia, es un logro de los pueblos. Ni el progreso social, ni la democracia están garantizados. Hay que protegerlos. Esto es algo que me han oído decir en los diferentes actos en los que he participado con motivo de la conmemoración del 40 aniversario de nuestra Constitución, de nuestra democracia, y que, también por responsabilidad, creo que es algo en lo que debemos insistir.

Las causas que están moviendo los cimientos de nuestras democracias son múltiples, pero sin duda las cicatrices de la crisis y la sensación de que el contrato social, que garantiza cierto progreso a quién se esfuerza y un colchón de seguridad a quién lo necesita, está dejando de funcionar.

Nuestra acción de Gobierno se fundamenta en dar certidumbre y estabilidad política, económica y social a través del desarrollo del estado de bienestar.

Jose Luis Ábalos, ministro de Fomento, durante el desayuno informativo El Agora. Madrid, 11 de diciembre.

NEXOTUR

Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas
PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: Suscripciones@Nexotur.com o al teléfono: 91 369 41 00

