

La liberalización tendrá que esperar mejor ocasión

El Parlamento Europeo ha decidido no agilizar el proceso de liberalización del transporte regular en nuestro país, lo que ha provocado una satisfacción general, aunque voces como Anetra lo consideran una oportunidad perdida.

Protagonistas



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



José Castro
Castrosua recibe, por medio de su presidente de honor, el reconocimiento a la excelencia empresarial. / **Pág. 2**



Rafael Barbadillo
El presidente de **Confibus** lo seguirá siendo, también, del Consejo de transporte y Logística de CEOE. / **Pág. 2**



Gerrit Marx
Los cambios en **CNH** le sitúan como presidente de la marca **Iveco**, con responsabilidad sobre buses. / **Pág. 3**

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. 11**

Las matriculaciones correspondientes al ejercicio 2018 descendieron un 3,7%

El Sector pierde volumen tras un lustro

El mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) ha caído un 3,7% el año pasado sobre las cifras de 2017, al matricular 3.673 vehículos (124 unidades menos). Con porcentajes de variación negativos tanto en los micros (-8,7%) como en los vehículos de mayor tamaño (-1,7%), el año no ha sido el mejor para los fabricantes que compiten en el mercado nacional, si bien conviene recordar que Anfac incluye en sus cómputos a algunas marcas que Aniacam no considera, razón por la que esta última fuente aporta un dato final del -3,9%. **Dossier / Pág. 36-37**



IRIZAR

Grandes mejoras tecnológicas y de consumo en su renovada gama. **Contacto / p. 21-24**



VDL

Satisfacción en el fabricante holandés tras su primer año en nuestro país. **Panorama / p. 16**



TMB

El transporte de Barcelona supera los 600 millones de usuarios. **Panorama / p. 15**



Un millón de páginas vistas

NEXOBUS llega, puntualmente cada mes, a las empresas de transporte españolas. Y lo hace tanto en el soporte tradicional (papel) como en el boletín digital del Sector, desde el año 2005. Por encima de los 12:25 minutos, de media, dedican nuestros lectores a NEXOBUS, tanto al pe-

riódico en papel como a nuestra Plataforma online. El tiempo de lectura es el mejor ejemplo de una "Prensa de Calidad", como corrobora Google Analytics, reafirmado por el hito histórico de haber superado el millón de páginas vistas en la Plataforma Digital. **Panorama / Pág. 6**

El segmento carrocerero está en franco crecimiento

El pasado miércoles 23 de enero tuvo lugar en el hotel Novotel de O'Donnell, Madrid, una nueva jornada organizada por Ascabús, la asociación de carroceros españoles, que repite un año más para tratar dos de los temas principales y que más preocupan en estos momentos al sector de transporte de viajeros por carretera: el sistema concesional español y la liberalización y la nueva Ley de Financiación del Transporte Urbano, que se prevé que entre en vigor durante este año 2019. **Dossier / Pág. 38-39**

Sumario

Multitudinaria edición de CIMET

La Conferencia Iberoamericana contó con la presencia de 16 ministros de Turismo. / **Pág. 31-35**

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Liberalización'	4
Panorama / Actualidad	5-17
Informe: 'Siniestralidad'	20
Coyuntura	42-43
Innovación: 'Alstom Aptis'	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 nueva planificación prevé la prestación de servicios especiales hasta el año 2020

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 (II)

Teresa Ribera

NECESITAMOS OTRAS políticas de reducción de emisiones y desde luego más eficacia, más efectividad. Actuar sobre este sector es prioritario, tiene el mayor consumo final de energía en nuestro país, cercano al 42%. De este consumo, el Transporte por carretera representa el 80%, con cerca de un 95% de dependencia de los derivados del petróleo, todos ellos importados.

Así, para cumplir con los objetivos de descarbonización, debemos aplicar medidas de mitigación en el Sector del transporte tan variadas como promover el uso de combustibles alternativos con bajos niveles de emisión de gases de efecto invernadero, incluyendo, en su caso, las tecnologías que tienen que ver con la electrificación parcial del transporte, siempre y cuando la electricidad tenga origen bajo en emisiones, incentivando la renovación del parque de vehículos que utilizan combustibles fósiles hacia aquellos que utilizan energías alternativas o que son más eficientes en consumos y en emisiones, impulsando, sobre todo, el trasvase modal desde la carretera hacia otros modos sostenibles como el ferrocarril, e incluyendo dentro de las infraestructuras de las que hoy disponemos alternativas que ya están plenamente comprobadas y accesibles para las distintas soluciones modales.

Este es el enfoque impulsado a nivel europeo. Me gustaría destacar que la Directiva 2014/94, relativa a la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos, que establece un marco común para todos los Estados miembros, subraya la tras-

cendencia de conseguir objetivos en la implantación de infraestructuras de recarga y suministro de energías alternativas en todos los puestos donde esto puede ser más efectivo, estableciendo la obligación de que cada Estado adopte un marco de acción nacional específico para implantar energías alternativas en el transporte y garantizar la disponibilidad de las infraestructuras vinculadas.

Adicionalmente, en mayo de 2018, la Comisión Europea dio a conocer el tercer y último paquete de medidas dentro de la iniciativa Clean Mobility Package que definen la agenda europea para una movilidad más limpia, segura y conectada, y los reglamentos que establecen la medición de las emisiones del transporte pesado y su reducción serán imprescindibles para conseguir la mayor eficiencia posible de los vehículos y su evolución hacia alternativas menos emisoras.

Este es el marco que toma como referencia el Gobierno, promoviendo la consecución de objetivos ambiciosos en el Reglamento de CO₂ de vehículos pesados, negociándose precisamente en este momento con objetivos de reducción a medio y largo plazo, que parte de una propuesta de la Comisión de reducción de un 30% de las emisiones en vehículos pesados que se comercialicen como nuevos en el año 2030 con respecto a las emisiones del año 2020.

Pero déjeme que complete esta información con el acuerdo al que se llegó ayer en Bruselas en el trío, por el que el Parlamento, el Consejo y la Comisión Europea confirman que los vehículos ligeros deberán reducir sus emi-



Para cumplir con los objetivos de descarbonización, debemos aplicar medidas de mitigación en el Sector del Transporte

siones en al menos un 37,5% para el año 2030, por encima, por tanto, de la propuesta inicial de la Comisión y acercándose a la propuesta del Parlamento; las furgonetas deberán contar con emisiones inferiores en un 31% en el año 2030, por tanto, acercándose de nuevo a las propuestas del Parlamento frente a la propuesta inicial del Consejo.

Esto es lo que de algún modo está presente en el marco de trabajo que estamos impulsando con la industria del automóvil, acompañando su proceso de transformación, y creo que es imprescindible que se haga también en un contexto más amplio que facilite

la evolución de la adaptación de nuestras infraestructuras.

Algunas de las medidas más relevantes que me gustaría destacar, que tienen evidentemente un alcance parcial, tienen que ver con ese impulso a la transición energética a partir de la figura del gestor de carga prevista en la Ley del sector eléctrico y tratada en el Real Decreto Ley 15/2018, la inminente aprobación de una nueva línea de ayudas para la adquisición de vehículos alternativos, contemplando ayudas de hasta 15.000 euros para vehículos pesados.

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

Columna



Certidumbre social (I)

José 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.

Llevamos seis meses en el gobierno. La Comisión Europea confirmaba que España sigue siendo un motor de crecimiento de la zona Euro, y analistas y mercados siguen mostrando confianza en España.

Preveo cerrar el ejercicio con un déficit en torno al 2,7% del PIB, bajando por primera vez desde 2007 del 3%.

Cito estos datos no como un aval definitivo de nuestra gestión económica. No lo son. Pero sí vienen a desacreditar a los que anunciaron el inmediato final de la recuperación económica.

También desacredita el mantra interesado de que la derecha gestiona la economía mejor que la izquierda. No es así.

José Luis Ábalos, ministro de Fomento, en su intervención durante los desayunos organizados por El Economista. Madrid, 11 de diciembre.

Apuntes

Excelencia empresarial



José Castro

José Castro Suárez, presidente de honor del Grupo Castrosua, ha recibido de manos del presidente de la Xunta el VI Premio a la Excelencia Empresarial, que otorga el Club Financiero de Santiago y que, en esta edición, ha querido reconocer la trayectoria

de Carrocera Castrosua, una empresa líder en el mercado nacional de fabricación de carrocerías de autobuses y autocares. El galardón cumple seis años de vida y, con él, el CFS pretende distinguir a los dirigentes gallegos que con su actividad empresarial contribuyen al desarrollo económico y social de Galicia. Enhorabuena.

VDL cumple un año...

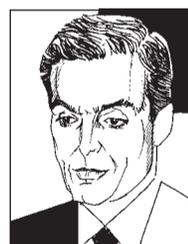


Anno Dirksen

...en España. "Estoy muy orgulloso de lo que hemos alcanzado en este año", manifestó Anno Dirksen, director general de VDL Bus & Coach España, durante el evento en el que celebró el primer año de esta nueva andadura de la marca en nuestro país,

añadiendo que "desde el primer momento, hemos trabajado duro para posicionar a VDL en el escenario del mercado nacional. En 2018 iniciamos la andadura con tres personas, y ahora el equipo está compuesto por 10. Nos hemos enfocado en la creación de una conciencia de marca y en la introducción de nuestros autocares de alta calidad".

Continuidad



Rafael Barbadillo

El presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) va a seguir ostentando la presidencia del Consejo del Transporte y la Logística de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), decisión

tomada en la primera junta directiva liderada por el nuevo presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, de la que también seguirá formando parte Barbadillo. Buenas noticias para el transporte por carretera, y en especial para el segmento de viajeros, puesto que se garantiza que sus intereses van a seguir siendo defendidos al más alto nivel.

Editorial

Financiación, ¡ya!

LA LEY DE FINANCIACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO NO termina de convertirse en realidad. A pesar de que se había estipulado un plazo de seis meses para su aprobación, el pasado verano, el tiempo se ha cumplido y no se ha conseguido que la norma entre en vigor.

Y lo peor es que el interés de los partidos políticos podría llegar a enfriarse, ahora que se acercan Elecciones en distintos ámbitos y la atención está más puesta en el resultado de las mismas que en los procesos legislativos en marcha.

Durante el mes de enero se ha abordado el tema a nivel sectorial en más de una ocasión. Esto deja claro el profundo interés que tienen los operadores por que este largo proceso, que se prolonga ya una década, termine de una vez, y de forma favorable para los intereses comunes.

En la tradicional jornada anual que organiza Ascabús, el presidente de Atuc, Miguel Ruiz, volvió a reclamar una Ley más que necesaria para nuestro país, adelantando la mesa redonda de políticos que, unos días después, iba a celebrarse en Madrid para acercar posturas. Y ese día llegó, y a la mencionada mesa se sentaron Ana María Zurita Expósito (PP), César Joaquín Ramos Esteban (PSOE), Félix Alonso Cantorné (Unideos Podemos) y Miguel Ángel Garaulet Rodríguez (Ciudadanos). Es decir, representantes de los cuatro partidos mayoritarios en la actualidad.

Zurita fue la primera en dar su opinión, aclarando que "el Transporte tiene que ser garantía de movilidad, y una de las principales soluciones frente a la contaminación de las ciudades".

Por su parte, Joaquín Ramos, hizo mención a "la obligación que tenemos de reflexionar al revés: debemos garantizar la movilidad a los ciudadanos y, a partir de ahí, crear un modelo de movilidad. Estamos en una época de oportunidades, no de problemas".

Félix Alonso dijo que "hemos dado el primero paso para salvar al Sector, que es lo importante. Pero es un hecho que, tenemos las mejores infraestructuras, el mejor AVE y las mejores autovías, pero estamos fracasando en movilidad".

Por último, Miguel Ángel Garaulet, defendiendo a Ciudadanos, se centró en la "sostenibilidad económica", alegando que "no solo se puede pensar en medio ambiente. Es una de las cosas a tener en cuenta, por supuesto, pero es prioritario hacer saber a las empresas el dinero del que van a disponer para que puedan renovar sus flotas, realizar inversiones o desarrollarse".

Todos estuvieron de acuerdo en que es necesario sentarse a hablar y que el borrador "ayudará a tomar las decisiones" que más beneficios aporten al Sector y a los ciudadanos. Pero también coincidieron en la escasa preparación con la se presentaron a la jornada, reconocida por ellos mismos. "No tengo todos los datos", "lo hemos visto por encima, tenemos que profundizar", "no conocemos los detalles"... Estas fueron algunas de las frases pronunciadas por los políticos, con el consiguiente malestar de la concurrencia. No parece la mejor manera de presentarse a un foro con especialistas en la materia.

¿Qué hacer, entonces? Pues buscar alternativas para agilizar el proceso. Alternativas paralelas, por supuesto, con intención de sumar y no de sustituir. Y eso es lo que han hecho Valencia, Madrid, A Coruña, Zaragoza y Barcelona, cuyos concejales de Movilidad se reunieron en la capital del Turia para impulsar la creación de un fondo estatal para financiar el transporte público.

"Necesitamos una ley que apoye el transporte interurbano y urbano de manera objetiva: una norma que apoye la movilidad pública en las áreas metropolitanas en función del número de habitantes", afirmó el anfitrión, el alcalde de Valencia, Joan Ribó. La propuesta consiste en la creación de un fondo estatal que financie adecuadamente los municipios de más de 50.000 habitantes siguiendo criterios objetivos como el número de viajes, el total de kilómetros recorridos, la cobertura y la eficiencia. "Es una ley objetiva e imprescindible para desarrollar la movilidad sostenible y para hacer frente a los acuerdos para prevenir el cambio climático", añadió el alcalde.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

El transporte público busca alternativas para agilizar la tramitación de la Ley

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 Aliás**

REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Miguel Praga | Marga González
Paula Vacas | Sergio Guerrero | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

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

Madrid Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

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

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

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

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

Directa

Volvo se fortalece

LA ESTRUCTURA DE VOLVO BUSES para la comercialización de sus productos en nuestro mercado se ha reforzado con la llegada del nuevo año. El Grupo ha dividido su actividad en 10 mercados básicos, y uno de ellos es el que corresponde a España y Portugal. Así, Francisco Unda, que hasta la fecha tenía también responsabilidades en Israel e Italia, se concentra únicamente en el ámbito ibérico, al tiempo que ha visto reforzado su equipo para incrementar el servicio y la atención prestada a los clientes. Por otro lado, otra novedad en Volvo es la desaparición de su oferta del 8600, que deja de comercializarse "por cuestiones logísticas de la planta donde se fabrica, en India", según Unda, quien concluye que "el mercado suburbano lo atenderemos con nuestros chasis, como siempre".

Personaje del Mes



Cambios en la cúpula de CNH. Marx ha sido recientemente nombrado presidente de Vehículos Comerciales y Especiales y lidera, a partir de 2019, esta división, que engloba Iveco Vehículos Comerciales, las marcas de autobuses y autocares Iveco Bus y Heuliez Bus, la marca de vehículos de construcción Iveco Astra, la marca de vehículos contra incendios Magirus e Iveco Defence. También se convierte en presidente de la Marca Iveco.

Gerrit Marx

Tras el cambio en la estructura del Grupo CNH, asume la presidencia de Iveco con responsabilidad en buses.

Marcha atrás

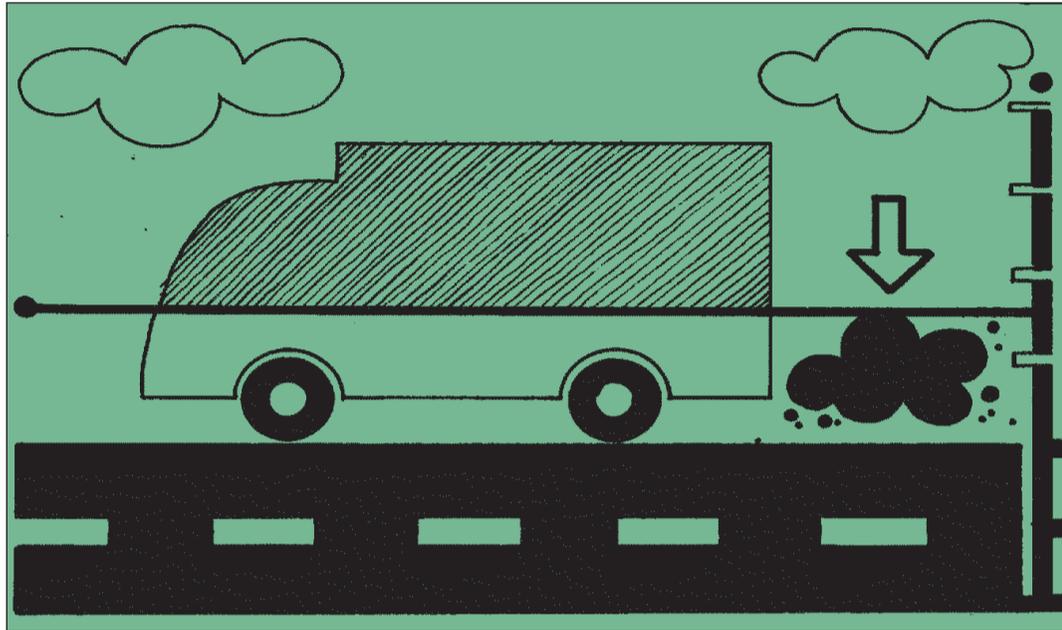
El ROTT que no llega

PESE AL DESEO DEL MINISTERIO de Fomento, reiteradas veces expresado en los últimos meses, de que el nuevo ROTT iba a entrar en vigor el 1 de enero, diversos retrasos en su tramitación y la demora en la emisión del preceptivo informe del Consejo de Estado han impedido que haya podido ser aprobada dicha reforma reglamentaria, estando prevista para el mes de febrero. Eso sí, el retraso no es de ahora, porque conviene recordar que se espera al Reglamento desde hace mucho más. De hecho, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 2013 recogía un plazo de dos años para su puesta en marcha, que vencieron hace ya casi cuatro. Es verdad que, en este periodo, han surgido distintos inconvenientes, pero tampoco es de recibo que haya que esperar tanto tiempo para una norma esencial para el Sector.



X De Frente**El Parlamento Europeo avala el modelo español de autobús**

EL PASADO 22 DE ENERO se hicieron públicos los resultados de la votación del Parlamento Europeo sobre la modificación del mercado de transporte en autobús. Actualmente, en España, el autobús desempeña una importante función vertebradora de la sociedad conectando a 8.000 poblaciones y permitiendo que prácticamente no haya ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido, al menos, por una línea interurbana de autobuses, con unas tarifas que se sitúan entre las más bajas de Europa, y una flota de vehículos calificada por la propia Unión Europea como la más moderna del continente. Tal es la validez del modelo que su defensa ante los organismos europeos, a lo largo de los meses previos a la votación, ha unido a compañías, instituciones, agentes sociales y hasta partidos políticos de signo opuesto.

**Análisis****Garantía de calidad**

Tras la votación en el Parlamento Europeo sobre la liberalización del Sector de transporte en autobús en Europa de los trayectos domésticos de más de 100 km, se han creado posiciones diferenciadas respecto al tema que parecen no contemplar las ventajas y desventajas del modelo que se propone: simplemente muestran una postura a favor o en contra.

Analizando dicho modelo, destaca como una gran ventaja la garantía de la movilidad por autobús en toda la geografía nacional. Sin embargo, echando un vistazo a Alemania, en cuanto a las tarifas, aunque al inicio de la liberalización se ofrecían precios muy bajos, cuando un solo actor adquiere una posición dominante se produce un alza significativa. Asimismo, en Alemania se ofrece muy poca frecuencia en poblaciones por debajo de los 200.000 habitantes y un servicio nulo o residual en poblaciones de menos de 100.000 habitantes. En España, por el contrario, se asegura que la práctica totalidad de localidades del país tengan servicio estable de transporte de viajeros.

En definitiva, se defiende el modelo de transporte español, ya que cuenta con un mercado de competencia regulada en el que las licitaciones son abiertas a cualquier empresa de transporte de la UE. El conjunto de los 10 primeros operadores de transporte posee solo el 32% de cuota de mercado, existiendo 3.380 empresas de autobuses. Además, el sistema de licitaciones en España genera una importante reducción de las tarifas máximas, garantizando además altos estándares de calidad y seguridad.

En contra**'Se ha perdido una oportunidad'**

FLIXBUS considera que con el resultado de la votación del Comité de Transporte del Parlamento Europeo se ha perdido una gran oportunidad de reformar un sistema de concesiones obsoleto, y de mejorar el transporte por carretera en España con un mercado libre, que como se ha comprobado ya en países como Francia, Italia o Alemania, funciona y beneficia al consumidor con más opciones de trayectos y horarios, más ser-



vicios y mejores precios. Los españoles pueden elegir con qué aerolínea vuelan y pronto podrán elegir con qué compañía de trenes viajan, pero sus viajes en autobús nacionales siguen limita-

dos a una sola empresa. Esta decisión impide también un mayor desarrollo del transporte colectivo, favoreciendo el uso del coche privado y perjudicando el medio ambiente".

Declaran desde empresa de autobuses interurbanos FlixBus.

A favor**Confebús aplaude la decisión**

LA DECISIÓN del Parlamento Europeo supone para Confebús "una gran satisfacción porque representa el reconocimiento a la eficacia e idoneidad del modelo español de au-



tobús, pero sobre todo porque supone poder seguir garantizando la movilidad de millones de personas. El modelo concesional español ha demostrado su eficacia al estar basado en la competencia regulada, es decir, en un sistema de contratos de

servicio público gestionados por medio de concesiones. Dicho sistema permite combinar tráficos rentables con otros que no lo son, de forma que la rentabilidad conseguida en la operación

de los primeros compensa la falta de rentabilidad de los segundos, ahorrando solamente a la Administración General del Estado una media de más de 500 millones de euros anuales".

Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebús).

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.

Múltiples empresas y organizaciones aprovecharon el Salón para mostrar sus servicios y promocionar su actividad

El Transporte de viajeros estuvo muy presente en Fitur

La celebración, a finales de enero, de la Feria Internacional de Turismo de Madrid, Fitur, contó con la importante presencia del Transporte de Viajeros. Durante el evento, muchos fueron los actos promocionales llevados a cabo en los pasillos de Ifema.

Claudia de Santos, concejala de Patrimonio Histórico y Turismo de Segovia, y Valentín Alonso, director general de Avanza, refrendaron, en el stand que la compañía, la renovación del acuerdo por la promoción común de la ciudad.

Tanto el Ayuntamiento de Segovia como Avanza quieren aunar y coordinar esfuerzos con el fin de llevar a cabo unas acciones comunes que permitan la promoción de Segovia en los ámbitos turísticos, artísticos y culturales.

Con este acuerdo, Avanza podrá ofrecer a sus clientes la tarjeta turística 'Amigos de Segovia', un proyecto que ha puesto en marcha el área de turismo del Ayuntamiento de Segovia en colaboración con Prodestur, Alimentos de Segovia, Asociación Industrial de Hosteleros Segovianos (AIHS) y la Asociación de Comerciantes

Segovianos (ACS). 'Amigos de Segovia' pone a disposición de sus titulares una serie de facilidades y descuentos a la hora de acceder a toda la oferta cultural, de ocio y servicios de la ciudad de Segovia.

Además, como el mismo fin, Avanza se compromete a ceder los espacios disponibles en el túnel de la estación de autobuses de Méndez Álvaro (Madrid) de la que la compañía es titular.

Salamanca

El alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, y el director general de Avanza, Valentín Alonso, firmaron otro convenio de colaboración con el objetivo de promocionar la ciudad salmantina durante el año 2019, impulsando de esta manera su legado patrimonial e histórico.

Tanto Avanza como el Consistorio consideran que la promoción de la ciudad de Salamanca tiene un interés público y social, aportando efectos muy positivos para la ciudad y su entorno.

El presente convenio, que reafirma el "compromiso de la compañía de movilidad" con las ciudades y



regiones en las que presta servicios de movilidad; tiene por objeto el desarrollo de las acciones de difusión, divulgación y promoción de Salamanca, contribuyendo a una mejor promoción exterior.

La ciudad de Salamanca también espera incrementar su número de visitantes gracias a un convenio firmado en Fitur con Movelia, encargado de la comercialización de títulos de transporte de viajeros por carretera con más de 8.000 puntos

de venta. El alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo y el presidente de Movelia, Santiago Vallejo Sánchez Monge formalizaron un importante acuerdo para trabajar de forma conjunta en la promoción del destino.

El convenio con Movelia, empresa de transporte, turismo y tecnología, encargado de la comercialización de títulos de transporte de viajeros por carretera, permitirá la promoción de

Salamanca en los soportes de la compañía, que cuenta con más de 8.000 puntos de venta. Además, disponen de oficinas, servicios y enlaces desde los principales aeropuertos.

Otras empresas

Vectalia debutó este año en Fitur con una estética alusiva a su historia en materia de transporte, como apuesta principal para presentar su oferta de servicios turísticos y municipales.

La empresa, especializada en la gestión de la movilidad y los servicios, presenta su amplia oferta de servicios para el sector turístico (autocares, organización de congresos y eventos, restauración, catering, bodega, azafatas, seguridad) y también los servicios municipales que desarrolla (gestión de la movilidad, estacionamiento regulado, bicis, grúas o aparcamientos).

Interbús o Monbús fueron, entre otras muchas, las empresas que estuvieron presentes en la feria madrileña, acompañadas por diferentes entidades dedicadas a la explotación de los *city tours*.

Nexotrans.com: más de un millón de visitas en 2018

NEXOBUS llega, puntualmente cada mes, a las empresas de transporte españolas. Y lo hace tanto en el soporte tradicional (papel) como en el bole-

tín digital del Sector, desde el año 2005. Por encima de los 12:25 minutos, de media, dedican nuestros lectores a NEXOBUS, tanto al periódico en

papel como a nuestra Plataforma online. El tiempo de lectura es el mejor ejemplo de una "Prensa de Calidad", como corrobora Google Analytics.

La Plataforma Digital de Información sobre el Transporte del Grupo NEXO ha establecido distintas cifras récord en el año 2018. El diario Digital Nexotrans.com ha obtenido 1.054.784 visitas, lo que supone un espectacular incremento del 41% sobre las 746.669 páginas vistas registradas en 2017. Estos datos oficiales de Google Analytics constatan que cada vez son más las personas que se informan a través de nuestra página web.

No son solo visitas

Es obligatorio destacar que este millón de visitas son de calidad. Según los análisis de Google, los usuarios dedicaron un tiempo medio de navegación en la web de 12 minutos y medio durante el último año (12:25), dejando atrás la media anual de 11:11 minutos que había alcanzado en 2016 y los 11:04 del año precedente 2017. Este año se han superado todos los récords anteriores, obteniendo casi un minuto y medio más de tiempo consumido en Nexotrans.com, constatando que el visitante de nuestro Digital de Transporte dedica a la lectura en pantalla un tiempo similar al que brinda

al semanario en papel. Además, observamos meses como agosto, con picos de más de 16 minutos, y abril, con 15 minutos de media.

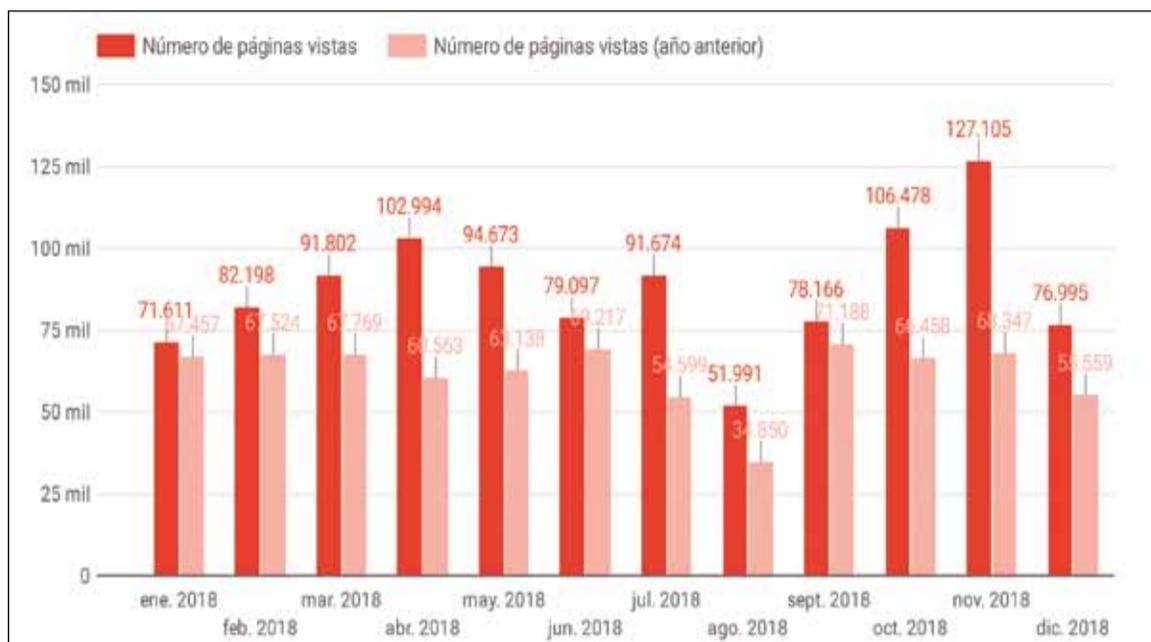
"El tiempo medio que dedican nuestros usuarios a la lectura de la plataforma digital del Grupo NEXO", asegura el director adjunto de NEXOBUS y presidente del Grupo NEXO, Eugenio de Quesada, "es la mejor muestra del respaldo de los profesionales del Sector a la firme apuesta de Nexotrans.com por el rigor y la seriedad".

Un 37,5% más de usuarios

En esa misma línea de consolidación al alza encontramos otro dato relevante: el número de sesiones abiertas durante el último año rozó el cuarto de millón (248.840), creciendo casi un 35% por encima del mismo dato de los 12 meses precedentes.

Por otro lado, es muy significativo el número total de usuarios (150.186) que también superó con cifras de dos dígitos los resultados obtenidos en el año anterior, un 37,5% más.

En este sentido, cabe resaltar otros dos datos: el número de usuarios nuevos crece un 38,4% y



Fuente: GoogleAnalytics

el de páginas vistas en cada sesión un 4,22%, completando un abanico de resultados positivos muy destacable, que son un aliciente más para continuar en esta línea de información veraz y rigurosa.

Tres lustros sin confundir las noticias elaboradas por nuestra Redacción con los comentarios

anónimos que, en muchos casos, no son otra cosa que meros desahogos de gente ociosa o resentida, cuando no ajustes de cuentas o lo que es aún peor: el dudoso trabajo de pretendidas agencias y profesionales, con la excusa de defender la reputación corporativa online de su cartera de clientes.

Como conclusión, 12:25 minutos de tiempo medio (según Google Analytics) son la mejor demostración de la vigencia de la Prensa de Calidad. Y a eso debemos añadir el aval que suponen los quinientos números editados en papel, recientemente celebrados con todo el Sector.

Fomento presenta el Observatorio Social del Transporte por Carretera

La Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre presentó el Observatorio Social del Transporte por Carretera 2017 ante el CNTC, órgano asesor del Ministerio, que preside Confibus.

El Observatorio recoge que en 2017 se demandaron 5.866 puestos de conductor de autobuses mientras que la oferta para esos puestos fue de 820, de los que se cubrieron 751. En los últimos años, la tendencia en la demanda es a la baja mientras que en la oferta es al alza. Así, la demanda ha bajado un 22,73% respecto al año anterior mientras que la oferta ha subido en un 22,02%. Las mayores demandas de puestos de conductor de autobuses se produjeron en Andalucía, Comunidad de Madrid y Cataluña.

Los datos señalan que en 2017 hubo un 18,62% más de contrataciones indefinidas o fijas y un 0,38% más de contrataciones temporales de conductores de autobuses respecto al año anterior. Rumanía (539), Portugal (423) e Italia (219) fueron los países de la UE con más nacionales con contratos de trabajo de conductor de autobu-

ses que se registraron en España de un total de 1.538. En 2017 se matricularon 4.308 autobuses y se expidieron 6.916 permisos de conducir de clase D, de los que 489 fueron para conductores de terceros países (cerca del 28% de Marruecos, 20% de Ecuador, 11% de Argentina, 8% de Colombia y 7% de Ucrania).

Alumnos se preparan

Asimismo, 6.515 alumnos fueron declarados aptos en cursos de cualificación inicial para transporte de viajeros en 2017, con un total de 3.014 centros autorizados y 1.873 cursos homologados. El Observatorio muestra que hay un total de 44.426 tarjetas CAP en vigor para viajeros y que el grueso de las subvenciones del Ministerio para cursos de formación van destinadas a aspectos relacionados con la seguridad (82,64%).

El análisis de los convenios colectivos del sector Transporte de viajeros por carretera muestra la existencia de 50 convenios en vigor de los cuales el 68% recogen cláusulas de descuelgue salarial (frente al 74% en el año anterior), observándose una tendencia a la desaparición de las horas extraordinarias y detectándose que el sa-



lario medio es de 1.080,27 euros/mes y los ingresos totales anuales medios de 19.009,02 euros/año (con Huelva y Vizcaya como los convenios con los baremos más bajos y altos respectivamente). De forma general se observa que los convenios del Sector contienen tres pagas extraordinarias, con un devengo de 10,79 euros/hora por hora extraordinaria en el 84% de los convenios, una jornada laboral entre las 1.720 horas/año en Vizcaya y las 1.826 horas/años en Almería, 40 horas semanales (salvo en Cádiz, que son 39), un plus convenio con valor medio de 201,12 euros en el 50% de convenios, y un complemento de antigüedad con valor medio de 138,5 euros (base ocho, nueve o 10 años) pero que no aparece en todos los convenios.



Castrosua recibe el Premio 'Excelencia Empresarial'

José Castro Suárez, presidente de honor del Grupo Castrosua, recibió esta tarde de manos del presidente de la Xunta el VI Premio a la Excelencia Empresarial que otorga el Club Financiero de Santiago y que en esta edición ha querido reconocer la trayectoria de Carrocera Castrosua, una empresa líder en el mercado nacional de fabricación de carrocerías de autobuses y autocares.

El galardón cumple seis años de vida y, con él, el CFS pretende distinguir a los dirigentes gallegos que con su actividad empresarial contribuyen al desarrollo económico y social de Galicia. La creación de empleo, la contribución al PIB gallego, la internacionalización o la in-

versión en I+D son aspectos que la entidad valora especialmente en la concesión de este premio que destaca la Excelencia.

La entrega tuvo lugar en un acto celebrado en la sede del Club Financiero de Santiago, en el edificio Quercus, en presencia de numerosas personalidades encabezadas por el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo, el consejero de Economía, Francisco Conde y el alcalde de Santiago, Martiño Noriega.

El presidente de honor del grupo Castrosua, José Castro Suárez, agradeció el reconocimiento otorgado por el CFS "que no hubiera sido posible sin el apoyo, el esfuerzo y el trabajo de mi familia y de los empleados de nuestra empresa".

Auvasa renueva confianza en Vectia, con seis Veris.12 Partial Electric

La operadora vallisoletana Auvasa ha renovado su apuesta por Vectia, empresa especializada en el desarrollo de soluciones de transporte urbanas híbridas y eléctricas, al incorporar a su flota seis nuevos vehículos Veris.12 Partial Electric. Los nuevos autobuses, presentados en un acto en la ciudad, que contó con la participación del alcalde de Valladolid, Óscar Puente, se caracterizan por poseer la última tecnología con un sistema de almacenamiento de energía basado en baterías de ion-litio.

Además, realizan el cambio de híbrido a eléctrico de forma automática, mediante un sencillo y novedoso GPS. El vehículo no necesita conexión externa de ningún tipo para poder circular en cero emisiones. Los seis Veris.12 Partial Electric se adaptan al panorama urbano para cumplir con las premisas de accesibilidad y favorecer su uso por parte de pasajeros con movilidad reducida.

Estos vehículos se suman a los cinco que Vectia ya había entregado a Auvasa a mediados de 2017, cuando acometió la electrificación de la línea 7 de Valladolid (convirtiendo así, esta ruta, en la primera



electrificada en operación comercial en España). Sin embargo, la apuesta de Auvasa por Vectia no se detiene con esta nueva entrega, ya que está previsto que en junio se incorporen a la flota de urbanos de Valladolid otros seis Veris.12 Partial Electric.

Zona de Bajas Emisiones

Uno de los principales rasgos diferenciales de este modelo de Vectia es que pueden funcionar 100% en modo eléctrico en la denominada Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

del centro histórico de la ciudad. Estos autobuses pueden circular una parte de su recorrido en modo cero emisiones sin necesidad de carga externa, ni en cocheras ni en línea. De este modo, los autobuses pueden explotarse en dos modos de operación: en modo híbrido estándar o en modo 100% Eléctrico en la ZBE. En este segundo modo de operación el vehículo se propulsa única y exclusivamente desde su sistema de acumulación de energía, sin que se pierdan prestaciones ni funcionalidad del vehículo.



WeMob se ha incorporado al Círculo de Empresas de Aetram

El Círculo de Empresas Colaboradoras de la Asociación Aetram ha ampliado el número de empresas con la incorporación de WeMob, empresa de servicios especializada en la Gestión de Flotas, la geolocalización de vehículos, la descarga del tacógrafo y, en general, en la telemetría de vehículos profesionales.

WeMob es una empresa madrileña de servicios en el mundo del IoT (Internet de las cosas), con más de 10 años de experiencia en el sector de las nuevas tecnologías, de implantación en la Comunidad de Madrid y que apuesta con la incorporación al Círculo de Empresas Colaboradoras de Aetram

en la ampliación y desarrollo de sus productos entre las empresas del sector del transporte discrecional de viajeros.

Hay que destacar que Wemob fue galardonada como la sociedad laboral más innovadora de la Comunidad de Madrid en el 2017, y además su sistema está integrado con el programa Sinfe, ampliamente difundido en los asociados de Aetram. Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: Centro Técnico de Seguros, Irizar, Autoescuela Goya, Proformatrans, Cepsa, Beulas, MAN, Sunsundegui, Somauto-Otokar, Nogebus, Sinfe, VDL Bus&Coach, Cocentro e Integralia.

PROFITABILITY
HAS A NEW NAME.
MOVE. TOGETHER.



Your next Futura.

La nueva generación del autocar VDL Futura viene equipado con una nueva cadena cinemática que proporciona, menor peso, fiabilidad óptima, menores costes de mantenimiento y mayor ahorro de combustible. Construido para ser eficiente, diseñado para ser probado en el Futuro. Experimenta la diferencia en vdlbuscoach.com



BUS & COACH



Nuevo reglamento en Logroño para el transporte de pasajeros

El concejal de Transporte Urbano, Tráfico y Vías Urbanas, Francisco Iglesias, ha presentado el borrador del Reglamento de Transporte Urbano de Logroño, "una normativa fundamental de la que la ciudad carecía hasta ahora, el primer reglamento específico en este campo, que ha tratado de adaptarse a la realidad actual y las nuevas demandas de los usuarios. Necesitamos un sistema eficaz de transporte urbano de viajeros, y actualmente y según la OCU, el de Logroño es el segundo mejor valorado de España, es esencial para la economía de la ciudad y para la calidad de vida de los ciudadanos. Este sistema de transporte se apoya en los medios de transporte colectivo, a los que hay que dotar de la máxima calidad para que su uso sea atractivo y competitivo frente a otros modos de transporte privado", ha destacado Iglesias.

La ciudad de Logroño apuesta por una movilidad urbana sostenible, de la que el transporte público es uno de sus principales pilares. "La consecución de un transporte público competitivo y eficaz, permitirá una mejora de la movilidad

urbana y una mayor calidad del medio ambiente urbano". A pesar de que la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja atribuye a los municipios competencias en ordenación normativa, gestión, inspección y sanción del transporte público de viajeros que se lleve a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales.

Por otro lado, con el tiempo han ido surgiendo nuevas demandas como consecuencia de la evolución de la sociedad: la posibilidad de autorizar el acceso de coches y sillas de niños o cualquier discapacidad.

Cambio de ruta por seguridad

En la nueva reglamentación destaca la relativa a la espera y el descenso de viajeros. "El trayecto de los 'búhos' cuenta con características diferentes. Tienen menos viajeros y atraviesan zonas poco frecuentadas. Por este motivo, el Ayuntamiento podrá autorizar paradas intermedias para el desembarque, fuera de las prefijadas, atendiendo a razones de seguridad y siempre desde una perspectiva de género", ha explicado.

El transporte público es un gran objetivo para Murcia

Un nuevo modelo de transporte público, con la mejora de las líneas, conexiones y frecuencias en todo el municipio de Murcia; la expansión y crecimiento de la zona Sur de la ciudad, a través del proyecto Conexión Sur; y la recuperación del patrimonio histórico y arqueológico del municipio como atractivo turístico único y distintivo de Murcia; son los tres grandes objetivos que el alcalde Murcia, José Ballesta, se marca para este año, quien ha reivindicado "el orgullo de ser murciano".

"Al final del año se va a unificar todo el transporte público y, finalmente, será el Ayuntamiento la Administración competente de todas las líneas murcianas. Vamos a establecer un nuevo concurso que va a unir todos los modelos de transporte en el municipio", señaló el alcalde.

"Además, van a ir concretándose, poco a poco, todas las actuaciones que se están llevando en la zona Sur, con motivo de las obras en las vías del ferrocarril. Por lo tanto, estamos trabajando en el proyecto que hemos denominado 'Conexión Sur', que va a trans-

formar radicalmente todo la zona sur de la ciudad. En su momento se transformó el Norte y ahora le toca el turno al Sur, para que se equilibre todo este desarrollo", señaló.

Por último, José Ballesta se refirió al proyecto "que ahonda en nuestras raíces e identidad: la Fortaleza del Rey Lobo, que será el mayor parque monumental y paisajístico de la Región, con más de un millón de metros cuadrados".

El alcalde también ofreció un balance de su mandato al frente del Consistorio. "Tenemos un Proyecto de Ciudad vivo y sólido, que nace del diálogo permanente con toda la sociedad civil murciana. En 2016 realizamos la consulta pública que enriqueció y dio forma a los distintos proyectos estratégicos y conseguimos financiación externa europea para poder llevarlo a cabo. En 2017 se redactaron los pliegos técnicos de estas actuaciones desde el Ayuntamiento, para que salieran a concurso y se licitaran, y este 2018 ha sido el año en el que muchos de estos proyectos han empezado a ejecutarse y son ya realidad".

Los usuarios conceden un notable alto a la calidad del servicio de EMT Madrid

Los usuarios de la Empresa Municipal de Transporte de Madrid han concedido una valoración global de 7,48 puntos a la red de autobuses madrileños, según los resultados de un informe de satisfacción auspiciado por el Consorcio Regional de Transportes.

La calidad del servicio en la red diurna se valora con una puntuación de 7,25 mientras que en el caso de los autobuses nocturnos, los "búhos", la cifra alcanza los 7,70 puntos, es decir, roza la valoración 'óptima'. Los viajeros que se muestran más satisfechos globalmente con el servicio de sus líneas son los de rutas radiales fuera de la M30, seguidos de aquellos que utilizan las universitarias. Los requisitos técnicos del análisis establecen un mínimo de 7 puntos para considerar un servicio satisfactorio al cliente. En cuanto a la evolución del servicio, un 25,2% de los encuestados opina que la red nocturna ha mejorado en el último año. Sobre el servicio de autobuses diurnos, un 22,2% estima que ha mejorado de forma global. En el caso de la red nocturna de EMT, el 55,71% lo valora de forma satisfactoria y el 27%, excelente.

El 'Informe sobre la percepción de la calidad del servicio de la red de líneas de EMT' refleja la percepción de los viajeros sobre diferentes aspectos del servicio que presta EMT y en qué medida influye cada uno de ellos en la valoración global de la red de autobuses madrileños. Para



ello, se han analizado siete dimensiones diferentes (infraestructuras, atención al cliente, confort y comodidad, seguridad, servicio ofertado, información y medio ambiente) y 21 atributos en total. La muestra global ha consistido en 3.540 encuestas realizadas a viajeros de 16 años o más. Cada uno de los siete aspectos estudiados comprende una serie de atributos. Aquellos atributos mejor puntuados en la red diurna de EMT son la información interior sobre próximas paradas, el trato con el conductor y la señalización de las paradas así como el itinerario de la ruta y las conexiones con otros modos de transporte. Por su parte, los atributos mejor valorados de la red nocturna por parte de los viajeros han sido la facilidad de acceso al autobús, la seguridad en la conducción, el trato con el conductor y la información sobre próximas paradas. Los usuarios de EMT, a nivel general, confieren esp

cial importancia a atributos como la frecuencia de paso, la seguridad en la conducción y el horario de las líneas.

La valoración final

Respecto a los datos obtenidos en 2016, los factores que más han mejorado -a ojos de los usuarios- han sido el horario de los autobuses, la correspondencia de la línea con otros medios de transporte y la señalización e identificación de las paradas. La valoración global mejora ligeramente respecto a los años precedentes (2015 y 2016) pero la mejora de percepción es muy notable si se revisan los datos de 2010, cuando la nota media que los usuarios daban al servicio de EMT era de 6,89 puntos. Para medir la lealtad con el servicio, se sondeó a los encuestados para comprobar si disponían de un modo de transporte alternativo, y si realizarían ese recorrido en otro modo de transporte que no fuera el autobús urbano.

La EMT de Valencia ha registrado 96 millones de viajeros de autobús durante el año pasado

EMT continúa con su crecimiento en la cifra de pasajeros, con un total de 96,1 millones de personas registradas, y prevé que para el 2019 los fondos propios serán positivos.

El concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, ha presentado el balance de la EMT de 2018 y ha explicado que "los datos de la EMT son excepcionales y demuestran el trabajo excelente que se ha hecho para poner en valor el transporte público como uno de los elementos fundamentales, un servicio de calidad muy demandado por la ciudadanía". En el año 2018 se han registrado 96,1 millones de pasajeros en la EMT, lo que supone un crecimiento de 600.000 personas respecto al año anterior. Asimismo, desde 2012 ha crecido este número un 11%, y, "sobre todo, se han disparado estas cifras desde el año 2015", ha destacado el concejal de Movilidad Sostenible.

Además, se prevé que los fondos propios de la empresa en 2019 serán de 3.041.017 euros, tras la inyección de seis millones. Este será el primer año que será positivo, tras el balance negativo del año pasado (- 6.008.674 euros) o la cifra más baja de estos últimos años en 2013 (- 25.931.110 euros).



"Esto permite a la EMT incrementar todas sus operaciones", ha destacado el edil. Por otro lado, la compra de autobuses entre 2015 y 2019 ha sido de un total de 176, mientras que desde el año 2012 al 2015 se compraron 2. Dentro del número de autobuses que se han incorporado en la última legislatura, hay 108 estándares, 71 articulados y 2 con un servicio para personas con movilidad reducida.

En cuanto al crecimiento de la plantilla, en 2018 se han incorporado 131 trabajadores, 55 más que en 2017. Además, desde 2015 ha habido un aumento del 11%, pasando así de 1.555 empleados a 1.724. Grezzi ha explicado que "en la plantilla ha aumentado el número de mujeres y se ha rejuvenecido, ya que se ha eliminado el criterio de tres años de experiencia para poder dar la oportunidad a los jóvenes". Por otra

parte, también se ha registrado un crecimiento de personas que han utilizado el transporte público en la campaña de Navidad de 2018-2019, con un aumento del 30% respecto al año anterior. Concretamente, este año han utilizado la EMT los fines de semana en estas fiestas 948.825 personas, mientras que el año pasado este número ascendió a 732.296.

"Estos datos siguen con la apuesta con la que seguiremos para los años venideros, para transformar la EMT en la gran empresa de servicio de transporte público de calidad, que la ciudadanía nos demanda. Una ciudad en la que cada vez más se quiere prescindir del coche privado y disfrutar de la ciudad caminando, bici, transporte público o patinetes. Nosotros estaremos ahí para apoyar esta demanda", expuso el regidor.



Castilla-La Mancha destina 3,4 millones de euros para tarjeta de transporte joven

El Gobierno de Castilla-La Mancha ha aprobado los fondos destinados a la ayuda al transporte para los jóvenes en los viajes realizados en autobús dentro de la región para 2019. En total, son 3,4 millones de euros para sufragar el 50% de los viajes de transporte regular con origen y destino en la región que estén realizados por jóvenes de entre 14 y 29 años. Así lo anunció el portavoz del Ejecutivo autonómico, Nacho Hernando, quien subrayó que son más de 67.000 jóvenes los que han solicitado este descuento.

Hernando destacó además que estos beneficiarios han realizado aproximadamente casi dos millones de viajes este año. "Esto supone que el 28% de esos desplazamientos con origen y destino en Castilla-La Mancha han tenido un 50% de descuento", enfatizó. Asimismo, recordó que este ahorro es aún mayor si el joven pertenece a una familia numero-

sa, ya que esta tarjeta de descuento es compatible con la que ya existe desde 2014 para estas familias.

También los más mayores

Más de 380.000 mayores de Castilla-La Mancha se benefician, desde el 1 de diciembre, de una bonificación del 50% del coste del billete de autobús en los desplazamientos por carretera, una medida puesta en marcha por el Gobierno regional que, junto a la recuperación de los programas del Turismo Social, facilitará que los mayores viajen más. La consejera de Bienestar Social, Aurelia Sánchez, ha acompañado al presidente Emiliano García-Page a la presentación de la Tarjeta Dorada de Transporte y el Programa de Turismo Social que ha tenido lugar en la Fábrica de Harinas de Albacete, dos programas con los que "muchos hoy van a sentir como Castilla-La Mancha avanza cuando los mayores de Castilla-La Mancha se mueven y viajan", ha destacado.

Asturias persigue que el 75% de la movilidad sea de forma sostenible

El plan para la movilidad multimodal del área metropolitana de Asturias busca que tres de cada cuatro desplazamientos que se realicen en esta zona en 2030 se lleven a cabo con modos sostenibles.

Las medidas disuasorias previstas contribuirán también a que el uso del coche privado descienda desde el 39% actual hasta el 22,5% en favor del transporte público y transporte privado no contaminante (bicicletas). El consejero de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Fernando Lastra, ha dado a conocer estos datos en la presentación del borrador del plan, elaborado por la consultora Doymo bajo la dirección de la Agencia Asturiana de Transportes y Movilidad, que saldrá este mes a información pública durante un plazo de sesenta días.

Conclusiones del estudio

Para la elaboración del documento se han estudiado 39 municipios del área central, en los que vive el 88% de la población de Asturias y que representan el 28% del territorio de la comunidad. El estudio se inició con una recopilación de información y un prediagnóstico realizados en la primavera de 2017 y un trabajo de campo, en otoño del mismo año, en el que se completaron más de 15.000 encuestas domiciliarias



y más de 6.100 encuestas en las zonas periféricas a la metropolitana, 7.547 en estaciones de transporte y 3.011 en grandes equipamientos. Las principales conclusiones son las siguientes:

- En el ámbito de estudio (920.707 habitantes) se producen 2.409.279 desplazamientos al día que se reparten de la siguiente forma: Movilidad obligada (33%); el 40% de los desplazamientos en coche son de menos de 10 minutos; 244.500 desplazamientos motorizados disponen del bus como alternativa; y el equipamiento con mayor demanda de movilidad es el HUCA (32.473 viajes al día).

- Existe un exceso de oferta de aparcamiento (en muchos casos,

gratuito) para el vehículo privado en los principales equipamientos.

- Falta complementariedad entre autobuses urbanos e interurbanos.

- El tren presenta deficiencias relacionadas con la centralidad de estaciones, velocidades comerciales bajas y escasa intermodalidad.

- El centro de Asturias carece de rutas continuas y señalizadas para desplazamientos no motorizados.

El trabajo incluye una serie de propuestas con el fin de garantizar objetivos, como fomentar los modos de transporte no motorizados, incrementar la movilidad en transporte público por carretera, impulsar el uso del ferrocarril y racionalizar el uso del vehículo privado.

Se ha publicado la Ley de Transporte por Carretera para los viajeros de Castilla y León

El pasado 3 de enero se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad la nueva Ley de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, aprobada por el Pleno de las Cortes en diciembre. Esta Ley, que establece, por primera vez, un marco jurídico legal estable y realista del transporte de viajeros por carretera y sus infraestructuras. Suárez-Quíñones ha destacado el alto grado de participación de los grupos parlamentarios de las Cortes, 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, así como su adecuada integración en los servicios de transporte público y en las infraestructuras complementarias. 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.

El Consejo Regional de Transportes es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate



sectorial en materia de transportes. Lo componen agentes e instituciones con presencia o competencia en materia de transporte, tanto de viajeros como mercancias y otros, como sanitario o sindicatos, entre otros.

Transporte de uso general

Respecto al autobús, la Ley reconoce el carácter universal y esencial al transporte público en la Comunidad, garantiza la accesibilidad universal del transporte donde haya población fija, declara por primera vez este transporte como servicio público esencial de titularidad autonómica y establece 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 subrogación, 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.

Dbus es visitado por el Clúster de Movilidad y el Banco Interamericano

Dbus ha recibido en sus instalaciones a una delegación del Banco Interamericano de Desarrollo de visita técnica en Euskadi acompañada por miembros del Clúster de Movilidad y Logística. La delegación ha podido conocer las instalaciones de Cocheras, y comprobar en detalle los últimos avances tecnológicos instalados en la flota de autobuses de San Sebastián. Los miembros de la delegación se han mostrado interesados por el sistema de ticketing de Dbus y por la evolución del pago en metálico en cuanto a utilización gracias a las políticas tarifarias llevadas a cabo en todos estos años que han penalizado al viajero ocasional en favor del viajero habitual, a la implantación de la tarjeta de transporte intermodal Lurraldebus-Mugi, y a la Integración Tarifaria de Guipúzcoa.

También han podido conocer la interoperabilidad con las tarjetas BAT (Álava) y Barik (Vizcaya) en todos los autobuses de Dbus y el proyecto piloto de pago con tarjeta bancaria sin contacto EMV en las líneas 16-Igeldo y 45-Estaciones Renfe-Bus-Antiguo-Aiete. Este

innovador sistema permite el pago del billete ocasional diario con tarjetas de crédito y débito sin contacto Visa, Mastercard y American Express y con diversas aplicaciones móviles. Se espera que el sistema se pueda extender a la toda la flota para el próximo verano.

Autobuses sostenibles

Asimismo, durante la visita la delegación ha comprobado el funcionamiento de los autobuses eléctricos de la flota de Dbus. Dbus cuenta con tres autobuses 100% eléctricos de 12 metros y está probando dentro de un proyecto piloto en la línea 28 el Irizar ie tram, un autobús 100% eléctrico, cero emisiones, articulado de 18 metros con carga de oportunidad durante el recorrido. A su vez, también han conocido el proyecto piloto que se está realizando en las líneas 9-Egia-Intxaurren, 13-Altza y 14-Bidebieta, donde se está probando un autobús híbrido-eléctrico fabricado por Vectia, empresa del Grupo CAF. Por último, han podido ver los autobuses híbridos de la flota. Dbus cuenta en estos momentos con 24 autobuses híbridos y se espera que en las próximas semanas se incorporen 14 nuevos vehículos de estas características.

Atuc aboga por una Ley de Financiación que subsane los errores y garantice un reparto equitativo de las ayudas

El transporte urbano y metropolitano respalda impulsar una Ley de Financiación que evite la instrumentalización política de los fondos y garantice un reparto equitativo y previsible de las ayudas, entre otros aspectos, tal y como se manifestó en la jornada 'Una ley para la financiación del transporte público' de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc), realizada en Madrid el 30 de enero. Hay que recordar que el Congreso dio en septiembre un plazo de seis meses para que el Gobierno presentase esa ley.

María José Rallo del Olmo, secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, fue la primera en intervenir en el acto. "Este es un tema fundamental, con todas las Administraciones implicadas. Fomento está alineado con el Horizonte 2030 y tiene como objetivo estratégico principal promover la movilidad sostenible. Es necesario un marco legal, teniendo en cuenta que las competencias están transferidas".

La secretaria general de Transporte comentó que el transporte público es algo esencial y muy relevante, por lo que debe existir un consenso. Hay un aumento de po-

blación en las áreas metropolitanas de las ciudades, zonas que hay que comunicar entre sí y con el centro de la urbe. Es difícil cubrir gastos con lo que paga el usuario, que es la razón de la necesidad de una Ley de Financiación.

Miguel Ruiz es el presidente de Atuc, y habló sobre la confluencia de factores sociológicos y tecnológicos en la conformación de una nueva movilidad, con nuevos sistemas, como el carsharing o la bicicleta, alguno de ellos ya integrado en la asociación Atuc. "Ha irrumpido la economía colaborativa y hay un moderadamente creciente desinterés de los jóvenes por poseer un coche".

"Lograr una descarbonización de la economía no es tan sencillo como parece, pues surgen muchos interrogantes, como el papel futuro de los actuales actores de la movilidad, la importancia de MaaS (Mobility as a Service) o los vehículos autónomos. Hay que resolver las incertidumbres en este mundo complejo y buscar una visión unificada", afirmó el presidente de Atuc.

Atuc pide una Ley de Financiación porque desde 1990 no hay un sistema homogéneo, nació con muchos defectos y los ha aumentado. Es asimétrico y no permite



la planificación (el dinero llega con los Presupuestos del Estado). Madrid, Barcelona, Canarias y, desde 2018, Valencia cuentan con un contrato-programa que les da una subvención finalista, mientras que el resto de municipios mayores de 50.000 habitantes (un total de 90) tienen una subvención al déficit mediante una bolsa de reparto.

Un modelo estable

Alberto Dorrego, abogado socio de Eversheds Sutherland, analizó la situación actual de la finan-

ciación del transporte público y dio su punto de vista sobre cómo debería encaminarse la Ley. "La movilidad de la gente es uno de los derechos fundamentales que recoge la Constitución, y como tal es un tema estatal, aunque haya muchas competencias transferidas a las CC.AA. y los ayuntamientos. Es un escenario muy complejo porque la UE también tiene derecho a opinar".

La idea para la nueva Ley se sustenta en un Fondo Estatal de Movilidad Urbana, destinado a costes operativos y a inversiones.

Hay que regular la dotación del fondo, y sobre todo su estabilidad, participando en ello la Administración General del Estado, los grandes municipios y la FEMP. "Hay muchos criterios para decidir cómo repartir el dinero, yo escogería el criterio poblacional con correcciones cuando fuese necesario. La entidad titular del servicio público es la que debe recibir las ayudas. El gobierno debe fomentar la creación de consorcios integrados allí donde convengan. Es necesario un modelo más estable y previsible de ingresos", concluyó Dorrego.



UITP producirá documentales para el transporte público

Para poner un foco global en el sector, la UITP ha encargado una serie de mini-documentales para resaltar las muchas formas en que las vidas de las personas se benefician con el uso del transporte público. "La redefinición del transporte público: los rostros cambiantes de la movilidad urbana" mostrará que el Sector se trata de personas, y la forma en que viajamos está cambiando.

El transporte público ahora va más allá de autobuses, metros, tranvías y trenes. Aunque los modos tradicionales siempre seguirán siendo la columna vertebral de nuestras ciudades; Compartir bicicletas, compartir autos, nuevos jugadores de movilidad, vehículos autónomos y lanzaderas sin

conductor están jugando un papel importante en la forma en que las personas se mueven.

El uso del transporte público, además de favorecer a reducir emisiones, contribuye a la calidad de vida en nuestras ciudades, las hace más prósperas al brindar un mejor acceso a los empleos y la cultura. "Trabajando junto a nuestros miembros, nuestra ambición es dar vida a la visión del sector a través de películas bellamente diseñadas, con líderes e innovadores del transporte público en todo el mundo. También es importante que se expliquen los conceptos erróneos o las imágenes desactualizadas sobre el Sector", afirmó Mohamed Mezghani, secretario general de UITP.

VDL presentó una nueva variante de su modelo Citea LLE Electric

VDL Bus & Coach expande la gama de productos de Citea Electric con la variante de longitud de 11,5 metros. Desde hace más de dos años, la Citea LLE-99 Electric con una longitud de 9,9 metros ha estado operando exitosamente en varias operaciones. Con la introducción de la variante de 11,5 metros de longitud, VDL ofrece a los operadores la oportunidad de transportar eléctricamente a un mayor número de pasajeros en áreas regionales. El Citea LLE-115 Electric puede equiparse con varias opciones de carga, configuraciones de puertas y soluciones interiores flexibles.

La expansión de la gama VDL Citea Electric con el Electric Light Low Entry de 11,5 metros es un gran paso para hacer que el transporte público en áreas regionales sea más sostenible. El Citea LLE-115 Electric tiene una capacidad de pasajeros más alta, con una disposición máxima de asientos de 35+4+1. La nueva variante de longitud está equipada de serie con el paquete de baterías de 180 kWh. Esto permite alcanzar un radio de acción de 100-150 kilómetros sin ninguna recarga provisional. Gracias a las baterías de alta calidad y las soluciones de carga inteligente, es posible alcanzar un radio de acción de hasta 500 kilómetros por día con recarga provisional. Además del conector CCS estándar,



se puede usar un pantógrafo para cargar rápidamente hasta 270 kW.

La variante de 11,5 metros de longitud del Citea Light Low Entry Electric es una adición a la gama de productos eléctricos VDL. La gama de productos eléctricos consta de tres modelos: Low Floor, Low Entry y Light Low Entry. Las longitudes varían de 9,9 metros a 18,7 metros. Esto le da al operador un alto grado de flexibilidad y la capacidad de adaptarse a las necesidades de

implementación y las preferencias operativas.

Con la incorporación del Citea LLE-115 Electric, VDL Bus & Coach tiene una gama de configuraciones aún más amplia para apoyar aún más la transición al transporte público sostenible. Los 300 autobuses VDL eléctricos viajan en promedio de 62.000 kilómetros en operación diaria, lo que resulta en un número total de 22 millones de kilómetros "eléctricos" recorridos.



La matriculación de autobuses, autocares y minibuses en Europa ha aumentado un 1,3%

Acea, Asociación Europea de Fabricantes, ha distribuido los datos de vehículos comerciales y autobuses matriculados tanto en diciembre como durante todo el 2018.

Los resultados de diciembre mostraron una fuerte disminución (-13,4%) en los registros de autobuses y autocares. Francia sufrió la mayor caída (-46,2%), seguida por el Reino Unido (-27,5%) y España (-16,7%). Por el contrario, la demanda de autobuses aumentó en Alemania (+5,4%) e Italia (+5,05%) durante el último mes de 2018.

En total, en 2018 se registraron 41.992 autobuses y autocares en toda la UE, un 1,3% más en comparación con el año anterior. El crecimiento fue impulsado en gran medida por los mercados

centroeuropes (+18,6%), dando al resultado del año completo de la UE un impulso crucial para poder acabar en positivo. Por otro lado, todos los principales mercados de Europa Occidental se contrajeron en 2018. A excepción de Italia, que registró un fuerte crecimiento (+36,7%).

En España, la venta de autocares y autobuses se ha estancado en el último trimestre del año. En diciembre ha sufrido un descenso del 16,7% frente al mismo mes del año anterior y arroja un acumulado anual del 5,7% negativo. En 2018 se han matriculado 895 microbuses (-8,7%) y 2.778 autobuses y autocares (-1,7%).

Fabricantes españoles

En el año 2018, Mercedes fue el líder de ventas en España con 626,

un 11% más que el año anterior. Estuvo muy seguido de MAN que ha visto como sus ventas han disminuido un 3,2%. Vendió 521, frente a los 538 de la anterior campaña. Scania es el encargado de cerrar el podio con 500 ventas, pero sufre un descenso de casi 100 matriculaciones perdiendo un 16%.

El fabricante Irizar fue de los pocos que pudo mejorar sus resultados, obteniendo un 7,3% más, logrando colocar en circulación 147 vehículos, frente a los 137 que vendió en 2017.

Volvo, por su parte, vendió 354 unidades (un 5,9% menos), Setra se adjudicó 95 (un 28,4% más), Iveco matriculó 298 modelos (16,5% menos) y King Long, que despidió el año con un total de 75 autobuses (un 17% más).



El gas natural se posiciona como una opción de peso para el transporte profesional urbano

En 2018 se han registrado 5.745 nuevas matriculaciones de vehículos a gas natural, lo que representa un incremento del 146% respecto al ejercicio anterior. De estas matriculaciones, 407 corresponden a autobuses de gas natural comprimido (GNC), 96 son camiones de GNC, 508 son camiones de GNL, 936 son furgonetas de GNC y 3.798 son turismos de GNC. El importante número de matriculaciones de nuevas furgonetas, autobuses y camiones consolidan el gas natural como el combustible alternativo sostenible para el transporte profesional urbano y por carretera de pasajeros y mercancías.

Este incremento ha supuesto un aumento del parque de vehículos a gas natural del 68% en el último año, hasta alcanzar las 14.216 unidades. Del total del parque, 3.407 unidades corres-

ponden a camiones de GNC y GNL, lo que supone un incremento del 127% con respecto a 2017 de vehículos pesados a gas natural para el transporte profesional. El parque de furgonetas, turismos y autobuses se sitúa en 2.000 furgonetas, casi 7.000 turismos y 2.600 autobuses lo que supone un incremento del 93%, 150% y 20%, respectivamente, con respecto al periodo anterior.

Es importante subrayar que un total de 13.700 vehículos de gas natural han sido fabricados en España en 2018 (en las fábricas de los socios de Gasnam: Iveco, Seat y Volkswagen) de los cuales un 70% se han comercializado fuera de nuestras fronteras. Actualmente España cuenta con 144 estaciones de suministro de gas natural y se prevé la apertura de 46 más. Durante 2018 se han abierto 19 estaciones, 13 para uso público y seis privadas.

Confibus ha aplaudido la decisión del Parlamento Europeo y solicita que el Movea abarque a todos los combustibles alternativos

La Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) quiere mostrar su satisfacción por el resultado de la votación en el Parlamento Europeo de enero.

"La decisión del Parlamento Europeo supone para Confibus una gran satisfacción porque representa el reconocimiento a la eficacia e idoneidad del modelo español de autobús, pero sobre todo porque supone poder seguir garantizando la movilidad de millones de personas por todo el territorio nacional. Un derecho que la decisión del Parlamento Europeo sigue garantizando", señala Rafael Barbadillo, presidente de Confibus.

Como explican desde Confibus, "el modelo concesional español ha demostrado su eficacia al estar basado en la competencia regulada, es decir, en un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones. Dicho sistema permite combinar tráficos rentables con otros que no lo son, de forma que la rentabilidad conseguida en la operación de los primeros compensa la falta de rentabilidad de los segundos, ahorrando solamente a la Administración General del Estado una media de más de 500 millones de euros anuales".

Es decir, gracias a este sistema, se garantiza la movilidad en toda

la geografía nacional. Actualmente, en España, el autobús desempeña una importante función vertebradora de la sociedad conectando a 8.000 poblaciones y permitiendo que prácticamente no haya ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses, con unas tarifas que se sitúan entre las más bajas de Europa, y una flota de vehículos calificada por la propia Unión Europea, como la más moderna del Continente.

De hecho, tal es la validez del modelo que su defensa ante los organismos europeos, a lo largo de los meses previos a la votación, ha unido a compañías, instituciones, agentes sociales y hasta partidos políticos de signo opuesto. "Algo que hay que valorar especialmente. Pocos temas concitan tal consenso político, empresarial y social", destacó Rafael Barbadillo en su declaración.

El caso español

España, con un mercado de competencia regulada y en el que las licitaciones son abiertas a cualquier empresa de transporte de la UE, el conjunto de los 10 primeros operadores de transporte tiene sólo el 32% de cuota de mercado, existiendo 3.380 empresas de autobuses

(más de 1.500 cuentan con menos de 5 autobuses). Además, en el caso particular de los servicios de transporte de viajeros por carretera del Ministerio de Fomento, más de 26 grupos empresariales (48 empresas) operan los 82 contratos de transporte de viajeros por carretera de competencia estatal.

En cuanto a las tarifas, aunque al inicio en Alemania se ofrecían a los viajeros precios muy bajos, cuando un solo actor adquiere una posición dominante, se produce un alza significativa de las tarifas, incrementándose en un 18% de 2015 a 2018. Además, los precios del autobús en Alemania se incrementan de forma notable cuando se atiende poblaciones más pequeñas con menos opciones de transporte.

Sin embargo, el sistema de licitaciones en España genera una importante reducción de las tarifas máximas, garantizando además altos estándares de calidad y seguridad.

Plan Movea 2019

Confibus envió un informe al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo solicitando que el Plan Movea 2019 (Plan de impulso a la movilidad con vehículos de energías alternativas) no se centre solo en la propulsión eléctrica, sino que ayude también a quienes opten



por otros combustibles alternativos, como puede ser el gas.

La Confederación aspira a que "se eviten los planes basados en cuotas por tecnología", ya que esto ha llevado a que se vuelquen las ayudas en planes favorables a la movilidad eléctrica "en detrimento del resto de combustibles alternativos". Por eso, recalca que la movilidad eléctrica no es una tecnología lo suficientemente madura (en la actualidad) para el transporte profesional por carretera, por lo que también debería subvencionarse la adquisición de vehículos

de energías alternativas que ya se comercializan para el servicio de transporte público de viajeros.

En este sentido, también ha solicitado que el Plan respalde de forma sostenible al vehículo industrial, ya que se compran muchos más turismos que autobuses, por lo que debería determinarse de forma adecuada la cantidad que se destina a subvencionar cada tipo de vehículo. De lo contrario, "la adquisición de vehículos particulares se llevará la mayor parte del presupuesto destinado a la subvención", afirman desde la Confederación.



Las barreras de acceso al mercado del autocar perviven

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (Anetra) ha manifestado su decepción ante la votación realizada en el Parlamento Europeo en relación al acceso al mercado del autocar. El resultado supone una barrera a la apertura del mercado del transporte y mantiene el sistema de concesiones. Consideran que la situación actual "perjudica a la población española y al resto de ciudadanos europeos, reduciendo sus posibilidades para elegir cómo quieren viajar. Además, afecta negativamente al pequeño y mediano empresario del transporte en autobús, puesto que solo a través de una reglamentación única se conseguirá un acceso al mercado de transporte menos discriminatorio, como se ha comprobado en otros países con un mercado ya liberalizado".

Anetra recordó que el pasado 12 de enero la Federación Europea de Pasajeros (EPF), que representa a los usuarios del transporte a nivel euro-

peo, adoptó en su asamblea general en Barcelona una declaración que indica que "la apertura de la competencia y la liberalización de los servicios de transporte de pasajeros tienen efectos positivos en la calidad y número de servicios prestados".

Por otro lado, se avecina en el Parlamento Europeo una votación vital para los usuarios del transporte y la pregunta clave es si deberían los países de la Unión Europea abrir el mercado en los servicios de autocares de larga distancia. Hasta ahora, los eurodiputados españoles son los que defienden un sistema corporativista nacional, el único de su tipo en Europa. En otros mercados donde se ha liberalizado el servicio de autocar (Italia, Francia o Alemania), el número de usuarios ha aumentado, pues los viajes se han vuelto más asequibles; como resultado de una mayor competencia se han creado nuevas rutas, han mejorado los servicios de este tipo de transporte y han disminuido los precios.

Gasnam valora positivamente el 'Plan Movea 2019' del Gobierno

Desde la asociación que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad, Gasnam, han valorado que se mejore la sostenibilidad del transporte y la posibilidad de realizar comentarios al proyecto de Real Decreto.

Según declaran, "nos complace ver que en el texto de la consulta no existe discriminación a ninguna de las energías alternativas", dado que los estudios internacionales demuestran que la neutralidad tecnológica ha emergido como una buena práctica en países de todo el mundo (el informe Electric Mobility & Development, realizado en diciembre de 2018 por el Banco Mundial y la Unión Internacional del Transporte Público) sin necesidad de prescribir el desarrollo de la movilidad eléctrica como única solución para la reducción de emisiones en el sector transportes y dejando pie a que el diseño de los programas de ayudas directas permitan el uso de una amplia gama de tecnologías cuyo resultado final se traduzca en el cumplimiento de los objetivos previstos.

El gas se trata de una alternativa limpia para el transporte pesado por carretera y marítimo. Cuenta con tecnología madura y disponible en toda la gama de producto, desde el vehículo ligero al vehículo pesado o al buque, sin perder prestaciones ni autonomía. El vehículo pesado y los buques, no cuentan con una



alternativa eléctrica, puesto que para sustituir 100 litros de diesel sería necesario emplear 3,5 toneladas de baterías de litio, lo que haría imposible la operativa de este tipo de transporte. En este sentido, atendiendo a la reciente regulación europea, la única opción tecnológicamente madura para que el transporte pesado logre reducir un 30% las emisiones de CO2 en el año 2030 es el uso de gas natural y la incorporación progresiva del gas renovable.

Aliado de la descarbonización

El gas renovable es un aliado clave para la descarbonización del transporte. El gas natural vehicular reduce hasta casi cero las emisiones contaminantes que afectan a la salud, pues elimina las emisiones de azufre y partículas y un 85% las emisiones

de NOx. El uso del gas renovable en la movilidad ya está implantado en Europa, con más de 500 plantas de gas renovable que inyectan en red en países como Suecia, donde el 78% del gas renovable producido se utiliza para el transporte; en Holanda, el 50%.

Por tanto, todas las ayudas destinadas a impulsar el gas natural en la movilidad y el desarrollo de la red de gasinerías suponen un incentivo para la transición energética hacia el gas renovable, y la llave para lograr los objetivos de descarbonización establecidos por Europa y los objetivos de la directiva europea de Energías Renovables, que establece una cuota del 14% de energía renovable para el transporte en 2030, de la cual un 3,5% debe ser gas renovable.

Los 'chalecos amarillos' del transporte discrecional de viajeros se manifiestan contra las restricciones de Madrid Central

Los chalecos amarillos del transporte discrecional de viajeros han declarado en contra de Madrid Central que "las absurdas restricciones impuestas por Madrid Central al transporte discrecional, y el histórico maltrato que viene sufriendo el Sector, han provocado la toma de conciencia de las pymes y sus trabajadores de la necesidad de iniciar una nueva etapa en la defensa sectorial mediante la creación y puesta en marcha de una nueva organización empresarial capaz de responder al acoso burocrático, la competencia desleal y las irregularidades promovidas por las diferentes administraciones implicadas en la gestión y regulación del transporte discrecional, empezando por la Administración central, y siguiendo por la autonómica y local".

En relación con lo anterior, Madrid Central "ha sido la mecha que ha precipitado la revuelta del transporte discrecional", cuyo nuevo acto de protesta ha servido para presentar formalmente la asociación de Autocares Independientes Discrecionales de Madrid, que pretende cubrir el vacío existente y unir a todos aquellos que pretendan comprometerse en la dignificación del Sector desde la defensa firme y la capacidad de movilización para denunciar las injusticias y agrava-

vios que sufre el Sector. Respecto al nuevo acto de protesta, ha pretendido denunciar las nuevas líneas rojas impuestas por Madrid Central al transporte discrecional concentrando a los trabajadores y responsables de las empresas que forman parte de la nueva organización empresarial.

El acto ha consistido en una concentración de los chalecos amarillos del transporte discrecional sobre la línea roja que marca el perímetro de Madrid Central entre la calle Atocha y la ronda de Valencia, cargados con las piezas destrozadas de los autocares a los que se pretende prohibir que realicen su trabajo en el Distrito Centro de Madrid. En este sentido, el sector del transporte discrecional cree necesario denunciar que resulta inconcebible que un plan puesto en marcha para luchar contra la contaminación atmosférica impida la actividad del transporte terrestre más ecológico.

En efecto, si se tienen en cuenta las 50 plazas de pasajeros transportados por los autocares, que generan 123 mg/km de NOx (óxido nítrico) frente a los 28/30 mg/km que generan los taxis, turismos y VTCs, resulta que el ratio de emisiones de NOx por pasajero es de 2,46 mg/km en los autocares, frente a los 7,5 mg/km de los turismos, taxis, etc, o lo que es lo

mismo, sus emisiones contaminantes se reducen a una tercera parte. En el comparativo entre los autocares del transporte discrecional y de la EMT, solo un 13,74% de la flota privada está pendiente de su reconversión ambiental, frente al 17,11% de la flota de la EMT.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, "resulta absurdo que en Madrid Central, estando diseñado para restringir el tráfico que pretende atravesar Madrid de este a oeste por la Gran Vía con el objetivo de reducir al máximo la contaminación atmosférica, se pretenda limitar la presencia de transporte discrecional en el Distrito Centro a la posibilidad de atravesar Madrid, pero sin poder realizar labores de carga y descarga de pasajeros y equipajes. Por todo ello, el colectivo Autocares Independientes Discrecionales de Madrid reclama la activación de un proceso negociador eficaz que termine con las líneas rojas "que torpedean la actividad, precisamente de las flotas y los vehículos más sostenibles que existen para facilitar la movilidad de los ciudadanos".

Autocares Independientes Discrecionales de Madrid demanda que se habiliten las paradas de la EMT de Madrid para carga y descarga de pasajeros en el centro de Madrid, se



construyan dársenas en Gran Vía para este fin, se habiliten aparcamientos de espera en las zonas monumentales y continúe el sistema de APR como ha estado funcionando hasta hace unos meses. Además, el transporte discrecional reclama al Ayuntamiento de Madrid la máxima transparencia y objetividad en la tramitación de las autorizaciones especiales para el acceso del transporte discrecional al Distrito Centro frente a la arbitrariedad permanente de la tramitación burocrática de estos permisos o las decisiones de los agentes de movilidad.

Carril Bus

Por otro lado, la nueva asociación

reclama que se autorice el uso del carril bus para garantizar la continuidad y la calidad de los servicios que vienen desarrollando en estos momentos las empresas de transporte discrecional. Cabe destacar, además, que el diseño de Madrid Central una vez más "pone de manifiesto su falta de humanidad y sensibilidad con los colectivos sociales que demandan mayor protección ya que pretende suprimir las visitas escolares, las excursiones de la tercera edad, o de los clubs deportivos, limitando la movilidad de todos aquellos colectivos que organizan sus visitas a la capital de España".

Liberalización del Sector Transporte: FlixBus cree que 'se ha perdido una gran oportunidad' de reformar un sistema obsoleto

El pasado 22 de enero, tuvo lugar una votación en el Parlamento Europeo sobre la liberalización del Sector de transporte en autobús en Europa de los trayectos domésticos de más de 100 kilómetros. España es el único país europeo que en la actualidad tiene un sistema de concesiones por el cual mediante un concurso se otorga la exclusividad a una única empresa para operar cada línea de autobús nacional durante alrededor de 10 años. "Esto impide que los españoles puedan elegir con qué empresa viajar, con qué horarios, servicios, precios".

El proveedor europeo de servicios de movilidad de larga distancia FlixBus considera que "con el resultado de la votación del Comité de Transporte del Parlamento Europeo se ha perdido una gran oportunidad de reformar un sistema de concesiones obsoleto, y de mejorar el transporte por carretera en España con un mercado libre que, como se ha comprobado ya en países como Francia, Italia o Alemania, funciona y beneficia al consumidor con más opciones de trayectos y horarios, más servicios y mejores precios".

Según afirman desde FlixBus, "los españoles pueden elegir con qué aerolínea vuelan y pronto podrán elegir con qué compañía de trenes viajan, pero sus viajes en autobús nacionales siguen limitados a una sola empresa y a las condiciones de calidad y precio

que esa empresa ofrece sin ninguna competencia". Esta decisión, impide también "un mayor desarrollo del transporte colectivo", favoreciendo el uso del coche privado y perjudicando el medio ambiente, así como las congestiones de tráfico en las ciudades.

FlixBus opera en 28 países europeos en asociación con una red de más de 300 socios, que son pymes locales y familiares del Sector del transporte tradicional. Con sus socios, FlixBus comparte todos los ingresos que genera. FlixBus en España cuenta con más de 30 líneas internacionales en la actualidad.

Récord en Navidad

FlixBus ha duplicado estas navidades el número de viajeros transportados con origen o destino en España, en comparación con el año anterior. Los datos reflejan el crecimiento exponencial de viajeros internacionales de las más de 30 líneas regulares que tiene la empresa en España, con cerca de 80 destinos en nueve países europeos (Portugal, Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Suiza, Hungría, Eslovenia y Rumanía).

En España se puede subir a un FlixBus ya en 30 ciudades de toda la geografía. Las últimas ciudades españolas incorporadas a la red han sido Córdoba, Sevilla, y Valencia. Las Comunidades Autónomas con un mayor incremento de pasajeros internacionales en la época na-



videña han sido Andalucía, País Vasco y Galicia. Por otro lado, las paradas de las líneas FlixBus situadas en aeropuertos (en España en el aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez, Barcelona-El Prat y Girona-Costa Brava) han tenido cinco veces más pasajeros que en el periodo anterior.

Los trayectos internacionales más frecuentes estas navidades han sido hacia Toulouse, Lisboa, Montpellier, París y Oporto. París ha quedado relegada a un cuarto puesto en las preferencias, posiblemente por la inestabilidad social

vivida en la ciudad por las protestas acaecidas las semanas previas.

Los datos manejados por FlixBus indican que cada vez más personas en España dejan su coche en casa para viajar en autobús, un medio de transporte seguro, cómodo, asequible y que contribuye a reducir la contaminación y los atascos. Se estima que un autobús puede sustituir a unos 30 coches particulares, con el correspondiente beneficio social que conlleva la reducción del tráfico y de la contaminación. Las personas que eligen el autobús en lugar del coche para rutas largas

reducen sus emisiones de CO2 en un 80%. Además, las navidades son especialmente propicias para viajar en autobús, porque en general se dispone de más días de vacaciones y otros medios de transporte tienen precios que no permitirían a muchas personas reunirse con sus familias o viajar.

"Nuestra red internacional de conexiones está en constante crecimiento, a día de hoy ya conectamos 30 ciudades españolas con más de 80 ciudades europeas", afirma el director general de FlixBus para España y Portugal, Pablo Pastega.

BYD celebró en los Países Bajos sus 20 años en el continente europeo

BYD Europa celebró su 20º aniversario con una ceremonia en Schiedam (Países Bajos), donde se encuentra la sede europea de BYD desde diciembre de 1998. El director ejecutivo de BYD Europa, Isbrand Ho, dijo que "todo es parte de las nuevas soluciones de energía de BYD en toda Europa, impulsadas por la tecnología de la batería y la necesidad de limpiar el aire que respiramos". Además, destacó que la empresa fue "la primera en presentar en los Países Bajos los autobuses libres de emisiones hace cinco años".

El consejero Económico y Comercial de la Embajada de la República Popular China en el Reino de los Países Bajos, Guosheng Zhang, declaró que "durante estos 20 años en los Países Bajos, BYD comenzó como proveedor de baterías con solo unos pocos empleados, ahora se ha expandido a un negocio en rápido crecimiento con más de 60 empleados, que representan energía solar, almacenamiento de energía y vehículos eléctricos".

Por su parte, el alcalde de Schiedam, Cor Lamers, afirmó que "nuestra región y la ciudad ofrecen buenas instalaciones y oportunidades para que las em-



presas se establezcan. En este parque empresarial, en la frontera de Rotterdam, BYD puede continuar desarrollándose. No es sorprendente que BYD sea uno de los cinco principales inversores chinos en los Países Bajos. El establecimiento de la empresa aquí apoya el posicionamiento de la región de Rotterdam como un área atractiva para empresas innovadoras de sostenibilidad".

Nueve eléctricos a Stagecoach

BYD ADL dio un importante paso adelante con la entrega de nueve autobuses eléctricos puros de 10,8 metros junto con equipos de carga a Stagecoach South para su uso en los servicios de transporte público de Guildford (Inglaterra). La entrega

subraya el crecimiento constante en el alcance de la asociación BYD ADL, cuando comienza en la penetración de flotas provinciales fuera de Londres.

Es importante destacar que estos son los primeros autobuses suministrados por la asociación a Stagecoach Group que, con 8.000 autobuses y autocares, es uno de los operadores de transporte público más grandes del Reino Unido. En Guildford, los nueve autobuses eléctricos conectarán tres aparcamientos de coches y un centro de ocio con el centro de la ciudad, y operarán seis días a la semana, con frecuencias de servicio de entre 10 y 15 minutos.



El flujo de viajeros creció de nuevo el mes de noviembre

Según ha publicado el INE, más de 437,1 millones de pasajeros utilizaron el transporte público en noviembre, un 2,4% más que en el mismo mes del año 2017. Tanto el transporte urbano como el interurbano aumentaron un 2,5% en tasa anual. El transporte urbano fue utilizado por 269,9 millones de viajeros en noviembre, un 2,5% más que en el mismo mes del año 2017. El transporte urbano por autobús aumentó un 1,2% en noviembre respecto al mismo mes de 2017. El número de viajeros en el transporte por autobús presentó las mayores subidas en Canarias (4,5%), Cataluña (3,6%) y Principado de Asturias (1,8%). Por el contrario, se produjeron descensos en el transporte por autobús en Extremadura (-4,2%) y Castilla-La Mancha (-0,4%).

Transporte interurbano

A su vez, más de 118,9 millones de viajeros utilizaron el transpor-

te interurbano en noviembre, lo que supone un incremento del 2,5% respecto al mismo mes de 2017. Por tipo de transporte, el aéreo creció un 7,3%, por autobús un 3,1%, por ferrocarril un 1,7% y el marítimo un 0,5%. Cercanías subió un 3,6% en el transporte por autobús y un 1,2% en el transporte por ferrocarril.

Transporte discrecional

Más de 48,2 millones de usuarios utilizaron transporte especial y discrecional en noviembre, lo que supone un incremento del 1,1% en tasa anual. El número de pasajeros del transporte especial subió un 0,1% y superó los de 33,5 millones de usuarios. Dentro de éste, el laboral aumentó un 0,6%, mientras que el escolar bajó un 0,1%. Por su parte, el transporte discrecional creció un 3,4% respecto al mismo mes del año 2017, con más de 14,7 millones de viajeros.



Mérida y Vectalia modifican el contrato de transporte público

El alcalde de Mérida, Antonio Rodríguez Osuna, y el consejero delegado de la Empresa Vectalia, Antonio Arias, han firmado la modificación del contrato que regirá ahora el Servicio de Transporte Público, Parkings Públicos de Atarazas y Teatro Romano, Aparcamiento Regulado y Grúa. Un acuerdo que llega tras varios meses de trabajo que se han materializado con la firma del nuevo contrato.

El consejero delegado de Vectalia, Antonio Arias, ha señalado que por parte de Vectalia "siempre hemos venido con la pretensión de dar el servicio de calidad que los emeritenses se merecen". En relación con el servicio de la zona azul, el contrato inicial firmado por el anterior Gobierno Municipal, establecía que debían existir 1.000 plazas reguladas; en el año 2015, con la llegada del nuevo equipo de Gobierno, se retiraron todas las plazas reguladas que se encontraban

en el entorno de hospital y, con la firma de este contrato, se establece que como máximo pueden existir 845 plazas (588 zona azul y 257 zona verde); renunciando por tanto la empresa a la gestión de 155 plazas.

Con el nuevo contrato, se incrementa el número de kilómetros siendo durante los años de concesión 548.022, es decir, 193.342 km más por año hasta la finalización del mismo en 2037. Además, se aumenta el número de autobuses que prestarán servicio y se amplían los horarios. Por otro lado, una de las cuestiones más demandadas y que volverá a implantarse, será el servicio nocturno de 11 de la noche a 4 de la madrugada con una frecuencia de una hora, el llamado servicio 'búho'.

Desde el año 2013 hasta el año 2016, no se realiza ninguna modificación en la red de Transporte compensando el exceso de kilometro con una mayor subvención.



Murcia mejora la conexión con zonas del Mar Menor

La Comunidad Autónoma de Murcia impulsa el turismo al Mar Menor con dos líneas de autobús directas desde el Aeropuerto Internacional Región de Murcia para prestar servicio a los miles de visitantes de los complejos turísticos del Mar Menor, así como a los habitantes de la zona. Los usuarios podrán consultar los horarios y paradas de cada una de las líneas en la página web de la empresa prestataria del servicio, donde podrán adquirir sus billetes de manera anticipada mediante la venta online.

El Gobierno regional está ya trabajando en la definición de una nueva línea a La Manga y Cabo de Palos para su implantación antes de Semana Santa, coincidiendo con la temporada de verano. También se está estudiando la posibilidad de abrir otras lí-

neas con el aeropuerto, como sur del Mar Menor, Lorca, Mazarrón y Águilas.

Paradas de autobuses

Las dos líneas de autobús que conectan el aeropuerto con Murcia y Cartagena tienen sus paradas en las estaciones de autobuses de ambas ciudades y en el aeropuerto. Por su parte, el servicio regular de viajeros Aeropuerto-Los Narejos recorre el municipio de Los Alcázares.

La línea de autobús que presta el servicio entre el aeropuerto, San Javier y San Pedro del Pinatar tiene paradas en Lo Pagán, la estación de autobuses de San Pedro, la avenida Academia General del Aire en La Ribera y en las avenidas Mar Menor y Aviación Española de San Javier.

Valoran la puntualidad, la comodidad, la seguridad y la limpieza de los buses

Los usuarios del transporte público de Toledo dan un notable al servicio

El edil de Movilidad de la ciudad de Toledo, Juan José Pérez del Pino, ha compartido los resultados de una encuesta sobre la calidad del servicio de transporte urbano de Toledo que presta Unauto, empresa concesionaria del servicio, y cuya difusión responde al "compromiso con la transparencia y la eficiencia de los servicios públicos que ha sido y es, seña de identidad de nuestro Gobierno". En total, han sido encuestadas un total de 1.058 personas entre el 15 y el 21 de octubre de 2018. Con respecto a las cuestiones examinadas, éstas han sido las siguientes: puntualidad, comodidad, sensación de seguridad, limpieza, atención y amabilidad, gestión de reclamaciones, información sobre los recorridos e información sobre los horarios.

En líneas generales, "las cuestiones planteadas arrojan una nota media de notable, es decir, los toledanos consideran que el servicio en cuanto a puntualidad sobre el horario, comodidad durante el viaje, sensación de seguridad, limpieza de los autobuses, información sobre los recorridos e información sobre los horarios es notable". Asimismo, otras cuestiones como la atención y amabilidad de los conductores



"roza el sobresaliente, en este caso, y la única cuestión a mejorar es la gestión de las reclamaciones, de modo que la empresa ya se ha comprometido a reforzar este tema", ha comentado Pérez.

Ayudas concedidas

Por otro lado, el edil de Movilidad ha informado también de la publicación en el BOE de las ayudas concedidas al Transporte Colectivo de Viajeros, que ponen de manifiesto la mejora que Toledo ha experimentado en sus ingresos, con un total de 476.197 euros por esta vía gracias, entre otros, a criterios medioambientales y a la longitud de red.

Esa subvención se corresponde a criterios medioambientales que miden el

porcentaje de autobuses urbanos con biocombustibles; el incremento en el número de viajeros con respecto al año anterior; la accesibilidad; el porcentaje de conductores con formación en conducción eficiente o las paradas con información en tiempo real, entre otros.

El edil de Movilidad ha incidido en que en 2015, "Toledo ocupaba en criterios medioambientales el quinto lugar con 20 capitales de provincia participantes, si bien en 2018 hemos pasado al cuarto lugar con 40 capitales de provincia participantes, por lo que mejoramos la posición". Referido a la longitud de red, Toledo se situaba en 2015 en el noveno puesto con 53 participantes y en 2018 en el puesto 13 con 91.

Castilla y León invierte 121.242 euros en la terminal de autobuses de Cervera

El consejero de Fomento y Medio Ambiente, Juan Carlos Suárez-Quíñones, ha visitado la finalización de las obras de reforma y modernización de la terminal de autobuses de la localidad de Cervera de Pisuerga, que ha ejecutado la Junta de Castilla y León para lograr su adecuación a las actuales condiciones de demanda de movilidad de los viajeros y a unos estándares mínimos de calidad e imagen. La terminal cuenta con tres zonas diferenciadas: espacio para el aparcamiento de autobuses con marquesina de protección, bar ubicado en un edificio anexo a la marquesina y local de doce metros cuadrados utilizado como almacén del bar. Las obras contratadas, por valor de 121.242 euros, engloban la intervención en los tres espacios, primando los criterios de accesibilidad y eficiencia energética.

Los trabajos de remodelación que se han realizado se adjudicaron a la empresa palentina Construcciones Pevimi SL y han consistido en la reforma interior y exterior de las instalaciones. Las actuaciones llevadas a cabo incluyen las obras necesarias para la adaptación a la normativa de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, tanto del acceso a la propia estación como a los aseos.

Este proyecto se suma a la remodelación de otras estaciones de autobuses y terminales de la Comunidad dentro de un programa puesto en marcha en esta legislatura a través del cual la Junta trabaja para modernizar y adaptar estos espacios, a



fin de disponer de un sistema de infraestructuras complementarias de transporte público de viajeros por carretera adaptado a las exigencias de los usuarios.

Demandas para la terminal

La terminal de Cervera de Pisuerga alberga actualmente a cinco empresas operadoras que suman 57 expediciones semanales y 2.964 anuales. A través de un convenio con la Diputación de Palencia firmado en 2017 y renovado en 2018, se han creado nuevos servicios de transporte para el medio rural. Tres han sido los objetivos del convenio: el primero, la creación de una ruta transversal Guardo-Cervera-Aguilar, muy demandada especialmente para facilitar el desplazamiento a los trabajadores de las fábricas de Gullón y Siro de Aguilar de

Campoo; el segundo, las rutas Aguilar de Campoo-Palencia y la Guardo-Palencia, con el fin de facilitar el transporte a los hospitales de San Telmo y Río Carrión; en tercer lugar, se puso en marcha una ruta Palencia-Aguilar de Campoo para visitar las Edades del Hombre.

En total, estos nuevos servicios han sido utilizados desde su creación por 46.047 personas. En el convenio, firmado el 25 de septiembre de 2017 y prorrogado el 28 de septiembre de 2018, se establece que la Diputación destina 400.000 euros a la mejora del servicio de transporte público en Palencia, al que la Junta destina 1,5 millones de euros al año, en el marco de la convocatoria anual de subvenciones dirigida a sufragar el déficit de explotaciones de las empresas concesionarias.

TMB supera por primera vez 600 millones de viajes anuales

El metro y los autobuses cierran en 2018 con un incremento de la demanda del 3,8%, el equivalente a 22,5 millones más de validaciones que

el año anterior. La suma de pasajeros de metro y de la red de autobuses de TMB ha marcado un récord histórico. Por primera vez se han

rebasado los 600 millones de viajes. En concreto, en 2018 las validaciones (incluyendo los transportes de ocio) alcanzaron los 615 millones.

Esta cifra supone un incremento de la demanda del 3,8% respecto de 2017, año que ya había supuesto un récord de trayectos, con 592,4 millones entre metro y autobuses de TMB. Este incremento del 3,8% se traduce en 22,5 millones más de viajes en 2018.

Mirando las dos redes por separado, en 2018 el metro transportó 407,5 millones de personas, un 4,4% más que el ejercicio precedente. En cuanto a los autobuses regulares, fueron el medio de transporte elegido por casi 203 millones de pasajeros. El acumulado de las redes de TMB, sin contar los transportes de ocio, superó los 610 millones de validaciones del año pasado.

Según los datos que ha dado a conocer la Autoridad del Transporte Metropolitano, todos los modos de transporte público de Barcelona y el resto del ámbito de la ATM han registrado más demanda. El año 2018, la suma de los transportes ferroviarios y de autobuses integrados al sistema ha supuesto 1.025 millones de viajes, un aumento del 4% respecto al ejercicio 2017. Se ha llegado así a la meta que se había fijado para 2020.

A demanda en Torre Baró

El Ayuntamiento de Barcelona y Transportes Metropolitanos de

Barcelona (TMB) puso en marcha el 21 de enero próximo un nuevo transporte en autobús a demanda en Torre Baró, en el distrito de Nou Barris, como solución innovadora (y pionera en la ciudad) a las necesidades de movilidad de los vecinos y vecinas del barrio. Se trata del inicio de una prueba piloto de dos años de duración sobre la que ha comenzado ya la difusión de folletos informativos para que la conozcan los usuarios potenciales.

Mediante el nuevo servicio, que se denomina Meu Bus, cualquier persona podrá desplazarse de un punto a otro del barrio y acceder al resto de la red de transporte público con los abonos y tarjetas habituales de tarifa integrada. Sólo deberán registrarse y seguir las indicaciones.

El recorrido del bus a demanda se basa en un sistema inteligente que encaja las solicitudes de desplazamiento recibidas con antelación (como más antelación, más garantía que pueda ser atendida). Hay 28 puestos fijos para elegir el lugar de subida, la hora (dentro del horario establecido, de 7 a 20.30 los laborables, de 8 a 20.30 los sábados y de 9 a 20.30 los festivos) y el punto de descarga, para un solo día o bien de manera periódica. La misma aplicación, que también se llama Mi Bus y se puede descargar



gratis en las tiendas virtuales de Apple y Android, sirve para modificar una petición o cancelarla.

86% más de inversión

La concejala de Movilidad y presidenta del TMB, Mercedes Vidal, ha presentado el balance de gestión de TMB, acompañada del consejero delegado de la compañía, Enrique Cañas.

Durante este mandato, se han revertido las bajadas de inversión de la empresa de transporte público efectuadas en el anterior cuatrienio y se ha vuelto a incrementar la inversión en un 86% (2011-2014: 164 millones de euros; 2015-2018: 305 millones de euros) con el objetivo de ofrecer a la ciudadanía los mejores servicios

de movilidad para desplazarse por la ciudad. Así, se ha aumentado la oferta de bus y de metro y se han llevado a cabo acciones para mejorar la eficiencia de estos transportes y avanzar en flotas más sostenibles, mejorando la gestión de la compañía.

En total se han añadido 66 coches al servicio de manera que diariamente hay 900 vehículos en la calle en hora punta. Asimismo, se ha renovado flota para acelerar la reconversión ambiental. En total se han comprado 423 nuevos autobuses, lo que supone un aumento del 230% respecto del mandato anterior, cuando se adquirieron 128. 196 de los 331 buses incorporados a la flota los últimos tres años son híbridos o eléctricos ya partir del 2019

existe el compromiso de adquirir sólo buses eléctricos, híbridos y de gas natural, sumando 250 nuevos vehículos de estas características en los próximos tres años.

En estos últimos cuatro años también ha finalizado la implantación de la nueva red de bus, que permite ofrecer un mejor servicio a los usuarios asegurando más frecuencia, más eficiencia y más legibilidad. Actualmente el 100% de los vehículos son accesibles para personas con movilidad reducida. Los aumentos de oferta efectuados han permitido dar respuesta al incremento histórico de la demanda que se ha producido y que este 2018 ha alcanzado las más altas cifras de pasaje de los últimos diez años con 207,5 millones de viajes.



Sant Boi de Llobregat apuesta por Vectia para renovar la flota

La localidad catalana de Sant Boi de Llobregat ha incorporado esta mañana a su flota tres unidades del modelo Teris.10 Hybrid de Vectia, empresa especializada en producción de autobuses híbridos y eléctricos. La entrega se ha formalizado en un acto público presidido por la alcaldesa de Sant Boi, Lluïsa Moret, y en el que ha participado el responsable de Marketing y Comunicación de la compañía, Damián García Quadri, quien ha explicado que con esta entrega "se consolida nuestra presencia en Cataluña, uno de los mercados de mayor demanda para nuestros vehículos".

Las tres unidades Teris Hybrid de Vectia se han entregado a la operadora Autobus Oliveras, perteneciente al Grupo Baixbus, que opera dentro del Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Esta administración (AMB) tutela 50 líneas de Baixbus, 43 diurnas y siete nocturnas. Los vehículos de Vectia, que operarán líneas del servicio de transporte público de Sant Boi de Llobregat, incorporan rampa telescópica de Massats (modelo RT1), lo que ayuda a garantizar su accesibilidad. Se trata de unidades que se encuadran dentro del segmento midi y emplean sistemas de acumulación de energía mediante ultracondensadores. Dos de los vehículos entregados hoy a Autobus Oliveras miden 10,7 metros y otro posee 9,7 metros de longitud.

Además de Damián García, por parte de Vectia ha asistido al acto de entrega de los vehículos la jefa de este proyecto, Ana Puelles. Así mismo, en la presentación ha participado el responsable de la AMB, Antonio Poveda.

Dbus analiza perfil de los usuarios del autobús en la urbe de San Sebastián

Con el objetivo de mejorar el servicio, Dbus ha realizado un estudio del perfil de los usuarios. El análisis ha tenido en cuenta todos los viajes realizados con tarjetas de transporte Mugí personalizadas en 2017 en función de diferentes franjas de edad, género, lugares de residencia y líneas de autobús. El perfil de usuarios de Dbus es muy determinado, en su mayoría femenino y concentrado en las franjas de edades de entre 49 y 78 años. La edad media se sitúa en los 51,37 años. En esta línea, una franja de edad muy significativa la constituyen las personas usuarias a partir de los 60 años. Atendiendo a la evolución de la población de San Sebastián, cada día más envejecida, se prevé que los usuarios y usuarias de los servicios de Dbus sean cada vez más mayores.

Las conclusiones principales que arroja el estudio son que, de los viajes analizados, el 70% corresponden a mujeres, mientras que el 30% restante son hombres. Además, a partir de los 18 años, y hasta los 79, el grupo que menos viajes realiza en autobús es el grupo comprendido entre los 29 y 38 años (9,46%). Asimismo, el grupo de edad donde la diferencia entre géneros es mayor es en la franja de 49-58 años, con una representación del 74,13% de mujeres y un 25,87% de hombres.

Respecto al tipo de tarjeta con el que se abona el viaje, el 62% de los viajes se realiza con la tarjeta



ordinaria. A ésta le siguen la tarjeta para personas mayores de 65 años, la tarjeta joven y la tarjeta social. Los viajes realizados con todas las demás tarjetas son más reducidos. Del total de viajes realizados con las distintas tarjetas, en prácticamente todas las modalidades las mujeres registran más viajes que los hombres, con porcentajes por encima del 60%, aunque la diferencia entre los dos géneros varía de un tipo de tarjeta a otra.

También se recoge la edad media de los usuarios en las diferentes líneas búho. Cabe destacar que en el servicio B7-Igeldo la cantidad de viajes que realizan personas de 18 años o menos es bastante mayor que en los demás búhos, tal y como se aprecia en el gráfico. Asimismo, las personas usuarias de la línea B7-Igeldo son las personas usuarias con una edad media más baja, situada en los 36,50 años. Por el contrario, la edad media más alta corresponde a la línea B9-Amara-Errondo-Puio, con 41,98 años.

Se trata de un estudio que se ha realizado ahora por primera vez, pero dado el interés de los resultados que se

han extraído, la voluntad es que sea un estudio que se realice periódicamente para poder conocer la evolución del perfil del usuario/a de Dbus y sus necesidades a lo largo del tiempo.

Aumento de usuarios en 2018

El número provisional de viajes de autobús en los servicios de Dbus en 2018 fue 29.168.562, lo que supone un importante incremento de 766.503 viajes anuales, "el mayor experimentado desde el año 2000 y la segunda cifra histórica", tras 2012.

El crecimiento del uso de los servicios de Dbus se registró tanto en días laborables como en sábados, domingos y festivos, así como en los servicios búho, alcanzando su récord histórico desde la integración tarifaria en Gipuzkoa, realizada en marzo de 2013. Dbus recupera así el nivel de utilización del transporte público en San Sebastián que tenía antes de dicha integración, que tuvo su pico en el año 2011 tras un crecimiento sostenible desde el año 2004.



Volvo vende seis autobuses eléctricos para Kungälv

Bussar, que maneja la mayoría de las rutas de línea de la municipalidad de Kungälv, ha pedido a Volvo tres autobuses eléctricos y tres híbridos eléctricos. Estos son los primeros autobuses electrificados que operan en rutas de línea en Kungälv. Están programados para comenzar a operar en junio de 2020.

Los autobuses eléctricos se cargarán con cargadores CCS de 150 kW en el depósito de KE en Bussar. El consumo de energía para un autobús eléctrico Volvo es aproximadamente un 80% más bajo que para un autobús diesel correspondiente.

"Estamos encantados y orgullosos de recibir este pedido de KE's Bussar. Muestra la solidez de la oferta de Volvo Buses: nuestra capacidad para combinar propulsión eléctrica limpia con potencia híbrida para adaptarse a diferentes rutas dentro de la misma operación",

dice Daniel Treptow, vendedor de Volvo Buses.

Presentes en varias ciudades Kungälv es la cuarta ciudad sueca en comprar autobuses totalmente eléctricos de Volvo, después de Gotemburgo, Malmö y Uddevalla. Los autobuses híbridos eléctricos de Volvo han estado en operación regular desde el verano de 2018 en Värnamo y también operan en la ruta 55 en Gotemburgo.

Los autobuses electrificados de Volvo se han vendido a ciudades en muchos países, incluidos Dinamarca, Gran Bretaña, Luxemburgo, Países Bajos, Noruega y Polonia. Además del Volvo 7900 Electric, totalmente eléctrico, la gama de vehículos electrificados de Volvo Buses incluye autobuses híbridos y autobuses eléctricos híbridos (híbridos enchufables). Todos dijeron que la compañía ha recibido pedidos de más de 4.200 autobuses Volvo electrificados en todo el mundo.

MAN provee autocares para el Mundial de Balonmano

El 26º Campeonato Mundial de Balonmano se celebró en Alemania y Dinamarca entre el 10 y el 27 de enero. En total 24 equipos estuvieron luchando por el título de Campeones del Mundo. Para la parte alemana de la logística, MAN Truck & Bus ofreció 12 autocares que estuvieron en servicio para mover a los 24 equipos participantes en Alemania. Los jugadores viajaron a los partidos, que tuvieron lugar en Berlín, Colonia, Múnich y Hamburgo, en los autocares MAN. Como proveedor oficial, MAN Truck & Bus proporcionó el uso de 11 autocares de la gama MAN Lion's Coach y un Neoplan Cityliner, reservado para el equipo teutón.

Este último tenía un diseño inconfundible y el eslogan 'Deutschland fährt MAN' (Alemania viaja con MAN) escrito en el autobús negro. Estaba equipado con accesorios interiores exclusivos, implementados por el Centro de Modificación de Autobús (BMC) de MAN. El vehículo contaba con un salón trasero con una mesa y siete asientos VIP individuales de cuero. El autocar de la selección germana también estaba equipado con dos mesas, una cocina có-



moda y un sistema multimedia de alta tecnología y funcionaba con un motor diésel de 440 hp (324 kW). La sede móvil del equipo alemán de balonmano contaba con numerosos sistemas de asistencia, que aseguraron la seguridad a bordo, incluido el sistema de cámara BirdView, el sistema electrónico de frenos (EBS), la asistencia de emergencia para frenos (EBA), el sistema de protección de carril (LGS) y el control de velocidad adaptativo (ACC).

Gran comodidad

Los otros autocares para los equipos del Campeonato del Mundo de Balonmano fueron de la gama Lion's Coach de MAN, que tienen hasta 14 metros de largo, ofreciendo comodidad de primera clase, junto con una alta eficiencia económica.

'Estoy muy orgulloso de lo que hemos alcanzado en este año', dijo Anno Dirksen

El fabricante VDL celebra el primer aniversario de su aventura en España

VDL Bus & Coach España celebró el pasado 24 de enero por la tarde su primer aniversario desde la llegada de la marca de nuevo a nuestro país, con un evento en el que estaban convocadas más de un centenar de integrantes del Sector, que tuvo lugar en el Club de Golf Olivar de la Hinojosa.

"Estoy muy orgulloso de lo que hemos alcanzado en este año", manifestó Anno Dirksen, director general de VDL Bus & Coach España, añadiendo que "desde el primer momento, hemos trabajado duro para posicionar a VDL en el escenario del mercado nacional. En 2018 iniciamos la andadura con tres personas, y ahora el equipo está compuesto por 10, por lo que hemos realizado grandes progresos en estos 12 meses. Nos hemos enfocado en la creación de una conciencia de marca y en la introducción en España de nuestros autocares de alta calidad".

El evento

Durante el evento se realizó el anuncio de los tres últimos pedidos recibidos por la marca, correspondientes a tres unidades de Futura y seis chasis. Los autocares irán destinados a Autos Casado, de Almería (un FHD-129); a Autocares Tocina, de Granada (mismo modelo); y a Marbella



Bus, de Málaga (un FHD2-135). "Estos tres pedidos confirman que estamos en el buen camino", recalzó Dirksen. Además, VDL entregará seis unidades del chasis SB4000 a Warsa, de Canarias. El contrato del Futura FHD2-135 para Marbella Bus fue firmado en presencia de Willem van der Leegte, presidente y CEO de VDL Groep. La filial de Marbella Bus, el operador España Vision, está participando en Fitur 2019 con un VDL Futura en exposición.

VDL dispuso para el evento

de este primer aniversario de tres unidades de Futura, una de ellas perteneciente a la próxima generación del modelo FHD2-129, la cual incorpora una nueva cadena cinemática, es 100 kg más ligera de tara, y alcanza un menor consumo y, por tanto, unos mejores resultados en cuanto al TCO. La muestra se completó con un Futura FMD2-135 con cuatro espacios para sillas de ruedas, y un Futura FHD2-106 con capacidad para 45+1+1, la máxima para este tipo de vehículos.

Autobuses eléctricos de Mercedes para las ciudades de Mannheim y Heidelberg

La empresa Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) ha puesto en funcionamiento los tres autobuses urbanos totalmente eléctricos de Mercedes Benz.

Till Oberwörder, director general de Daimler Buses, y Martin in der Beek, director técnico de RNV, han presentado el nuevo eCitaro para el tráfico de autobuses de Mannheim en presencia de Peter Kurz, alcalde de Mannheim, y Christian Specht, alcalde primero de Mannheim, y también en compañía de Eckart Würzner, alcalde de la ciudad de Heidelberg.

Martin in der Beek considera la electrificación del transporte en autobús un claro objetivo de la empresa: "Para nosotros, la movilidad eléctrica es sinónimo de una tecnología de propulsión moderna, respetuosa con el medioambiente y sostenible. Nuestros trenes urbanos funcionan eléctricamente en el tráfico de cercanías desde hace más de 100 años. Es hora de hacer lo mismo con el autobús. El eCitaro cambiará por completo nuestro transporte en autobús y mejorará notablemente el aire en la zona de RNV".

Peter Kurz, alcalde de la ciudad de Mannheim, y Eckart Würzner, alcalde de la ciudad de Heidelberg,



elogian la previsible implicación de RNV, orientada a un "tráfico urbano verde". Kurz afirmó que "el transporte público de cercanías de Mannheim apuesta por un planteamiento global basado en el autobús y el tren. El hecho de electrificar ahora también los autobuses es un hito importante para una ciudad limpia y hará mucho más atractivo el tráfico de cercanías".

Eckart Würzner aseguró estar "muy contentos de tener con nosotros los eCitaro. Así, a partir de finales de enero, Heidelberg pondrá en funcionamiento la primera línea de autobuses eléctricos de la región: la línea de nuestro centro histórico. Se trata de un paso importante hacia un tráfico de cercanías libre de emisiones y una ciudad respetuosa con el clima. Esperamos que la producción de estos autobuses continúe por buen camino".

Triángulo Rin-Neckar

La primera línea de autobuses totalmente eléctricos eCitaro de Heidelberg conduce desde la estación central hasta Karlsplatz pasando por Seegarten, y llega después hasta la estación de Altstadt. La línea 20 pasa por el centro de Heidelberg en intervalos de 20 minutos, y de ahora en adelante contará con dos vehículos que recorrerán los cerca de cuatro kilómetros de trayecto con 12 paradas.

Las «líneas e» de Mannheim llevan hasta la estación de Käferthal pasando por la Wasserwerkstraße y llegando hasta el barrio de Franklin, un nuevo distrito urbano creado en la antigua zona de residencia de las fuerzas armadas estadounidenses, de la cercana base militar.

El nuevo modelo de Sprinter City 75 llega a Göppingen

El Sprinter City 75 de la última generación pronto se pondrá en uso en Göppingen y sus alrededores en las rutas de autobuses de servicio regular. Rolf Grüb, Ventas de Mercedes-Benz Buses, y Max Witzel, jefe de Ventas de Mercedes-Benz Minibuses, entregaron oficialmente los nuevos minibuses Mercedes a Manfred y Carsten Frank, los dueños de la empresa de autobuses Omnibusverkehr-Reisen Frank & Stöckle.



estructura independiente hace posible una distancia entre ejes de 5.095 mm y también forma la base para el área espaciosa de piso bajo entre los ejes. Esto se puede equipar de manera flexible con asientos plegables, asientos para sillas de ruedas y cochecitos, asientos con sistema de cambio rápido o espacios para estar de pie.

El lugar de trabajo del conductor está formado por un moderno volante multifunción, un sistema de megafonía con micrófono de cuello de ganso, sistema multimedia MBUX con pantalla táctil de alta resolución y persiana eléctrica con rodillo eléctrico. Además, el lugar de trabajo del conductor y el área de pasajeros están equipados con potentes sistemas de control de clima separados y potentes. Con respecto a la seguridad, el City 75 viene equipado de serie con una gama de sistemas de asistencia.

"Desde el 1 de enero, hemos puesto un nuevo Sprinter City 75 para trabajar en el tráfico urbano en Göppingen. Los grandes autobuses de servicio regular no se pueden usar debido a las reducidas dimensiones en el centro de la ciudad. A pesar de eso, queremos para ofrecer a nuestros pasajeros un servicio completo de autobús regular con todo el confort que conlleva. El City 75 cumple con nuestros requisitos y también es muy atractivo en términos de diseño", comentó Manfred.

La última generación del minibus Mercedes-Benz Sprinter City 75 cuenta con una tecnología única que le permite asumir un papel especial en el segmento. Con una longitud de 8,5 m, puede alojar hasta 38 pasajeros. La

Europa rechaza la regla de los 12 días en viajes discrecionales nacionales

El pasado 10 de enero, el Parlamento Europeo rechazó, en comisión parlamentaria, los informes relativos a dos propuestas de

carácter social de las iniciativas presentadas en mayo de 2017 como parte del Paquete de Movilidad I de la Unión Europea.

Concretamente las iniciativas rechazadas fueron la propuesta de revisión de la Directiva sobre tiempos de conducción y períodos de descanso y la propuesta de Directiva para aplicar las normas de desplazamiento de trabajadores a las operaciones internacionales de transporte por carretera.

Por otra parte, el Parlamento europeo sí aprobó (27 votos a favor, 21 en contra), también en comisión parlamentaria, el informe relativo a la propuesta para modificar los reglamentos que regulan el acceso a la profesión de transportista y el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (Reglamentos 1071/2009 y 1072/2009 respectivamente). El informe aprobado establece mayores requisitos de establecimiento para las empresas transportistas a fin de evitar la existencia de sociedades ficticias en otros Estados miembros para aprovecharse de menores costes fiscales o laborales. Esta propuesta aún deberá ser aprobada en el Pleno del Parlamento y consensuada con el Consejo de la UE.

Posición de Confibus

Confibus lamenta el rechazo del



Parlamento Europeo a la propuesta de revisión de la Directiva sobre tiempos de conducción y períodos de descanso, puesto que se trataba de una iniciativa que permitía condiciones más flexibles para la operación de servicios de transporte en autobús, tal y como viene defendiendo la Confederación ante instancias europeas. Así, la tramitación parlamentaria de la propuesta había incluido, entre otras cosas, la extensión a servicios de transporte discrecional nacionales de la regla de los 12 días, por la cual un conductor puede posponer su descanso semanal al duodécimo día en el marco de un servicio discrecional internacional. Igualmente se había incorporado al texto la posibilidad de aumentar hasta dos veces por semana en una hora el tiempo de

conducción máximo. A pesar del rechazo a la propuesta, Confibus seguirá exigiendo la necesidad de impulsar estos y otros cambios en la normativa.

La Confederación considera que el rechazo a la propuesta de Directiva para aplicar las normas de desplazamiento de trabajadores a las operaciones internacionales de transporte por carretera (surgida para establecer unas normas claras y armonizadas que pusieran fin a la proliferación de normativas nacionales con trabas y cargas para las empresas de transporte cuando viajan a otros países) supone una muestra de las fuertes diferencias entre países a la hora de abordar la llegada de servicios internacionales de transporte por carretera.

Mejores conexiones y billetes más baratos para Villanueva de la Reina y Cazalilla

Cambus decide ampliar sus servicios de transporte a lo largo de la provincia de Jaén

Cambus, grupo de transporte andaluz, ampliará los servicios de transporte y movilidad en la provincia de Jaén para las localidades de Villanueva de la Reina y Cazalilla. Los vecinos de la zona podrán acceder a billetes más económicos y a una conexión más directa y segura a través de Autovía con núcleos como Andújar o Jaén, los más demandados en la comarca. Esto ha sido posible gracias a la incorporación en el sistema tarifario del Consorcio Metropolitano del Área de Jaén, de las localidades de Villanueva de la Reina y Cazalilla, mediante una experiencia piloto de implantación a entornos no metropolitanos del billete único; la tarjeta de la Red de Consorcios Metropolitanos de Transporte de Andalucía. Al acto de firma, ha asistido el gerente del Consorcio Metropolitano del Área de Jaén, Antonio Cuenca, y los alcaldes de Villanueva de la Reina, Blas Alves y Cazalilla, Manuel Jesús Raya.



servicios a los vecinos de estas localidades. Además, por parte de Cambus ha anunciado la mejora de la movilidad de los vecinos de Marmolejo, ya que podrán acceder a las conexiones con Andújar y Jaén, a través de esta línea, con mayores garantías de seguridad, al circular por autovía, y con un precio del billete más económico.

Rápida mejora

Tan sólo dos meses después de iniciar los servicios en la línea regular Jaén-Córdoba, Cambus amplía y mejora las opciones de movilidad de los usuarios con esta integración en el sistema tarifario. Esta conexión de localidades se realizará además con una dotación de servicios mucho más implementada que en épocas anteriores, con autobuses más modernos y equipados con

conexión WiFi, utilizando siempre la red de autovías de la zona para mayor garantía en los traslados, y con mejores nociones de seguridad en los vehículos.

"Localidades como Marmolejo, Andújar o la propia capital Jaén, tendrán una mejor conexión, mejorando los tiempos del trayecto y ofreciendo un menor coste de los billetes, lo que se traduce en una gran mejora para los usuarios de estas líneas de transporte por carretera, y la mejora de las demás áreas de influencia de la provincia". Antonio Cuenca, gerente del Consorcio Provincial de Transportes de Jaén, subrayó la importancia de "la cooperación público-privada para apostar por la mejora del transporte público y la colaboración de los Ayuntamientos".



Alsa y sus empleados hacen una donación a la Fundación Aladina

La compañía de transporte de viajeros Alsa ha entregado a la Fundación Aladina una donación por importe de 4.272 euros. La cantidad fue recaudada gracias a la generosidad de sus empleados, que irá destinada a apoyar la labor de lucha contra el cáncer infantil que realiza la Fundación.

Durante las pasadas navidades, un grupo de empleados de Alsa tuvo la iniciativa de organizar una acción solidaria de voluntariado corporativo, que consistió en la celebración de un sorteo de regalos, para lo que se contó con la generosa colaboración de diversos proveedores. El sorteo tuvo una gran acogida entre los empleados de los diferentes centros de trabajo de Alsa y, gracias a su solidaridad, se consiguió recaudar 2.272 euros en concepto de venta de papeletas. La dirección de la compañía se comprometió por su parte a apoyar también esta acción, facilitando todo el

apoyo a esta iniciativa solidaria de los empleados, duplicando la cantidad recaudada por estos, con lo que se ha alcanzado el total de 4.272 euros.

El presidente de la Fundación Aladina, Paco Arango, agradeció esta colaboración: "Estamos felices de contar con amigos tan solidarios y generosos. El cáncer infantil es un terrible enemigo para Aladina y el apoyo de los empleados de empresas como Alsa nos ayuda a combatirlo con más fuerza".

Para el consejero delegado de Alsa, Francisco Iglesias, esta acción de voluntariado corporativo "es un gran ejemplo de las acciones de Responsabilidad Corporativa a favor de la Comunidad que realizan los empleados de nuestra compañía, en este caso, a favor de la infancia y la juventud, apoyando la magnífica labor que desarrolla la Fundación Aladina en su lucha contra los efectos del cáncer infantil".

Los fabricantes entienden que la medida es arbitraria y desproporcionada, añadiendo otras posibles soluciones

Anfac denuncia en Europa la propuesta balear de prohibir la circulación de vehículos diésel en 2025

La Asociación Española de Fabricantes de Vehículos y Camiones (Anfac) ha denunciado ante la Comisión Europea y ante el Consejo para la Unidad de Mercado, dependiente del Ministerio de

Economía y Empresa, el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética del Gobierno de las Islas Baleares. Esta norma, en avanzada fase de tramitación, incluye la prohibición de que

puedan circular por las islas, a partir de 2025, vehículos diésel (coches y motos) que circulan legalmente en el resto de España y de la Unión Europea, legislación que se endurecerá aún más en 2035.

Según la Asociación, a partir de 2035 quedará prohibida la circulación de coches, motos, furgones y furgonetas propulsadas por combustibles fósiles (diésel, gasolina, gas natural y cualquier hibridación con motores tradicionales), quedando solo los autorizados los vehículos ya radicados en la región, con independencia de su antigüedad. De tal modo que ningún ciudadano europeo podrá acceder con su vehículo de combustión a estos territorios insulares a partir de estas fechas, a lo que se añade que tampoco los concesionarios radicados en las Islas podrán vender vehículos de nuevas tecnologías como sí pueden hacer los ubicados en la Península, con el consiguiente impacto económico.

La Asociación entiende, en sus escritos dirigidos a estas autoridades, que estas medidas son "arbitrarias, inidóneas y desproporcionadas", "están huérfanas de cualquier respaldo técnico o científico" y suponen "un claro incumplimiento del derecho de la Unión Europea", así como de la Ley española 20/2013 de garantía de la unidad de mercado,

además de ser "inéditas en toda Europa". La prohibición pretende "atajar un supuesto problema de calidad del aire", asegura la denuncia, cuando la calidad del aire en las Islas es entre 'buena' y 'excelente' en base al propio Informe de Calidad del Aire 2017 de las Islas Baleares.

Anfac afirma que la prohibición "incumple flagrantemente la libertad de circulación de mercancías y personas, la libre prestación de servicios, el marco europeo de homologación de vehículos de motor, los procedimientos en materia de reglamentaciones técnicas e incluso, subsidiariamente, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea al "afectar gravemente al normal funcionamiento del mercado e incidir de manera gravosa y perjudicial a la libertad de circulación de mercancías", afirman en la denuncia. Además, supone un "grave obstáculo para la unidad de mercado español y tendrá unos efectos muy negativos" para el sector.

Anfac solicita a la Comisión Europea que inicie un procedimiento por infracción del De-

recho de la Unión Europea y, en caso de que se mantenga la vigencia de la aprobación, que se adopten medidas cautelares consistentes en la suspensión de la prohibición. Además, se solicita al Consejo de Unidad de Mercado que proponga la adopción de medidas necesarias para evitar la entrada en vigor de la prohibición.

Propuestas

La Asociación está a favor de una Ley de Cambio Climático y Transición Energética que no se base en prohibiciones, sino que fije objetivos ambiciosos de reducción de emisiones y estrategias para conseguirlos, tales como la promoción de la renovación y el achatarramiento del parque móvil avejentado; planes de impulso e incentivo de la adquisición de vehículos que utilicen combustibles procedentes de fuentes alternativas, medidas fiscales beneficiosas tanto para los automóviles como para la instalación de puntos de recarga y otros beneficios no económicos, etc...

"Los fabricantes están ampliamente comprometidos con la descarbonización del parque y



están invirtiendo miles de millones en investigación para alcanzar tecnologías de propulsión cada vez más limpias. Sin embargo, esta medida no va en línea con los planes de la Comisión Europea, cuyo enfoque sobre la descarbonización es claro y parte de estrategias y medidas de apoyo e impulso sin prohibición. Las prohibiciones taxativas dañan al mercado y la competitividad de las

empresas e industrias que operan en España", señaló Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de Anfac. "Cualquier política de movilidad debe girar en torno a aprovechar la mejor tecnología disponible para ese uso, manteniendo el criterio de neutralidad tecnológica, y apoyar con medidas la introducción de vehículos cero y bajas emisiones en el parque automovilístico", remarcó Armero.

La Asociación analiza lo que se está haciendo en Europa y no encuentra medidas similares en los países de nuestro entorno

Las distintas iniciativas en España para vetar la venta o circulación de vehículos con emisiones de CO2 directas, como la futura Ley de Cambio Climático en Baleares, dibujan un panorama para el sector de la automoción inédito en Europa. Aunque sus promotores argumentan que estos objetivos se alinean con la línea más prudente de los países europeos, que están aprobando incluso plazos más cortos para esta prohibición, ningún ordenamiento jurídico de nuestro entorno ha aprobado una limitación similar en ninguna norma con rango de ley o vinculante.

Pocos países han tomado verdaderamente medidas legislativas con respecto a los programas de incentivos o la finalización de las ventas de vehículos de combustión interna. Además, en todos los casos, la acción legislativa aprobada no es vinculante, sino que las restricciones se articulan a través de documentos estratégicos que señalan objetivos.

Lo que sí se han establecido

en varios países europeos son limitaciones a la circulación de vehículos de diésel o gasolina en zonas urbanas denominadas "de bajas emisiones". Además, en todos los casos, las medidas de restricción vienen acompañadas de abultados presupuestos orientados a la descarbonización del transporte desde distintos puntos de vista: ayudas directas a la renovación del parque (con vehículos también de combustión) o a la adquisición de vehículos cero emisiones, impulso a la instalación de infraestructuras, mejora de la movilidad ciudadana o apoyo a las inversiones industriales.

"Desde Anfac resaltamos que, si bien los fabricantes comparten plenamente el objetivo de des-carbonización del parque y están haciendo esfuerzos multimillonarios para ampliar sus flotas de vehículos con cero y bajas emisiones, no podemos apoyar medidas basadas en el prohibicionismo y contrarias al principio de la neutralidad tecnológica".

Reino Unido

Aunque los titulares de prensa en Reino Unido apunten a una prohibición de los vehículos de combustión en 2040, la estrategia 'Road to Zero' no tiene rango de Ley. Establece el objetivo de que todos los coches y furgonetas nuevas en 2040 sean cero emisiones y que todo el parque esté descarbonizado en 2050. No prohíbe tecnologías en particular. Pero, además, una de las principales metas de esta estrategia es "mantener a la industria automovilística británica como líder en el diseño y la fabricación de vehículos cero emisiones", un respaldo al sector imprescindible para hacer frente a esta transición. Cuenta con un presupuesto de 2.700 millones de libras para la descarbonización del transporte, de los que 1.500 están directamente dedicados a ayudas a la compra de vehículo cero emisiones y despliegue de infraestructuras, así como a la financiación de proyectos industriales y de I+D. Esta estrategia va acompañada de un Plan de Calidad del Aire para las distintas localidades.

Francia

La Ley de Ordenación de la Movilidad, cuya publicación está prevista para próximas fechas, enfoca la mejora de la movilidad desde un punto de vista amplio, abarcando no solo el vehículo privado sino también la mejora de infraestructuras ferroviarias o las carreteras.

Estos objetivos llevan aparejados unos instrumentos que incluyen incentivos a la renovación del parque con vehículos eléctricos o combustión con emisiones menores a 130 gr CO2/km, ayudas directas a la compra de vehículos eléctricos e híbridos y medidas de modernización de las redes. Incluye una partida para el desarrollo de una movilidad limpia y compartida. Además, promueve la implementación de planes de calidad del aire en los municipios. El presupuesto total comprometido asciende a 20.700 millones de euros.

Alemania

Alemania ha desarrollado un plan de Fomento de la Movilidad Eléctrica

con un presupuesto comprometido de 3.200 millones de euros. Este plan incluye 1.200 millones en subvenciones de hasta 3.000 euros por vehículo, en caso de la compra de un híbrido, y de hasta 4.000 si se trata de un eléctrico. Crea un fondo de 300 millones para la instalación de infraestructuras de recarga y dedica 2.200 millones a potenciar la investigación en movilidad eléctrica.

Países Bajos y Dinamarca

Ambos países coinciden en la necesidad de descarbonizar el transporte, pero también la generación de energía. Holanda apunta a eliminar el carbón y el gas del mix energético y que el 100% de los vehículos nuevos sean cero emisiones en 2035. Dinamarca apunta a que el suministro de energía para el transporte provenga de fuentes renovables en 2050, lo que implica que el sector tendrá que afrontar una transición ecológica en los próximos años. Se han dotado en ambos casos de ayudas fiscales a la compra de vehículos cero y bajas emisiones.

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

Las Comunidades del norte de España son las que registran peores datos en comparación con el año anterior

Las vías interurbanas se cobran la vida de 1.180 personas, 18 fallecidos menos que el año anterior

Estos datos han sido dados a conocer el pasado 3 de enero en la presentación del Balance de Accidentalidad Vial 2018 por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, quien ha explicado que las cifras

presentadas son provisionales y únicamente referidas a los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y víctimas tomadas hasta las 24 horas de producirse el accidente. Grande-Marlaska ha seña-

lado que habrá que esperar a tener cifras definitivas ya consolidadas en las que se incluirán las víctimas a 30 días de accidentes ocurridos en vías urbanas e interurbanas para completar la información.

Los accidentes mortales de 2018 en vías interurbanas fueron 1.072, en los que hubo 1.180 fallecidos. Los heridos hospitalizados por accidente de tráfico en 2018 en vías interurbanas fueron 4.515.

Los fallecidos por accidente de tráfico en 2018 fueron 18 menos que en 2017, un 1,5% menos. En cambio, la cifra de accidentes mortales ha aumentado en siete, un 0,7%.

En cuanto a los heridos hospitalizados por accidente de tráfico, hemos obtenido buenos datos con una reducción del 7,6%.

Descenso del 9% en 58 años

Comparando la cifra de fallecidos del año 2018 con la de 1960, se observa que ha habido un descenso del 9%, de 1.300 fallecidos en 1960 a 1.180 en 2018. El parque de vehículos a 31 de octubre de 2018 (último dato disponible) era de 33,8 millones de vehículos, mientras que en

1960 el parque de vehículos era de un millón.

Sin embargo, desde 2013 se observa un estancamiento en las cifras de fallecidos, con aumentos en 2016 y 2017. Por suerte, en 2018 ha disminuido el número de personas fallecidas un 1,5%, de 1.198 a 1.180.

Los fallecidos disminuyen

Entre 2008 y 2018, el número de fallecidos ha disminuido un 46%. En el mismo periodo, el número de movimientos de largo recorrido ha aumentado un 5%, mientras que el parque de vehículos y el censo de conductores han aumentado un 9% y un 13%, respectivamente.

En 2018, respecto de 2017, el número de fallecidos ha disminuido un 2%, el número de movimientos de largo recorrido ha aumentado un 2%, el parque de vehículos ha aumentado un 3% y el censo de conductores ha aumentado un 1%.

Accidentes mortales, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas. 2017-2018

	2017	2018	Diferencias % 2018/2017	Diferencias Nº 2018/2017
Accidentes mortales	1.065	1.072	0,7%	7
Fallecidos	1.198	1.180	-1,5%	-18
Heridos Hospitalizados	4.885	4.515	-7,6%	-370
Fallecidos + Heridos Hospitalizados	6.083	5.695	-6,4%	-388

2018 ha sido un año irregular. El verano, considerando como tal los meses de julio y agosto, fue negativo, ya que fallecieron 256 personas, 31 más que en el verano del año anterior. Sin embargo, en los últimos cuatro meses del

año, los fallecidos han bajado un 9,5%, 40 fallecidos menos que en el mismo periodo del año anterior.

Si desglosamos los meses, un dato significativo es el gran aumento de fallecidos concretamente en el mes de agosto (+25), coincidiendo

con el periodo vacacional de mayor intensidad en nuestro país. También preocupa el aumento en enero (+15) y mayo (+11). Por otra parte, los mayores descensos se produjeron en los meses de octubre (-24), abril (-15) y septiembre (-12).

Preocupa el aumento de fallecidos en accidentes en autopista, pero mejora la estadística en las carreteras convencionales

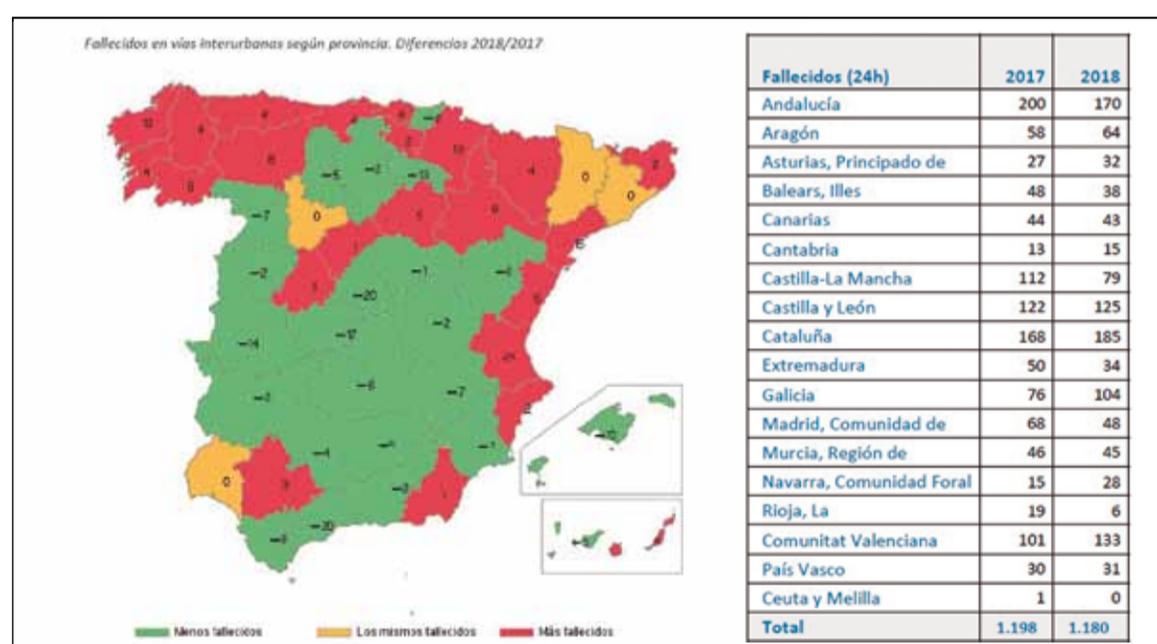
El ministro del Interior ha afirmado que 2018 ha sido un año de transición en el que, después de dos años aumentando el número de fallecidos por accidente de tráfico, se ha conseguido frenar la siniestralidad, "lo que podría indicar que estamos ante un punto de inflexión y cambio de tendencia". No obstante, según ha dicho, habrá que esperar a 2019 para saber si dicho cambio se confirma.

En los últimos diez años, el número de fallecidos en accidente de tráfico ha disminuido un 46% (-1.000 fallecidos), pasando de los 2.180 fallecidos en 2008 a los 1.180 fallecidos en 2018. En ese mismo periodo, los desplazamientos de largo recorrido han aumentado un 5%, el parque de vehículos un 9% y el censo de conductores un 13%.

Las carreteras convencionales

El 74% de los fallecidos tienen lugar en vías convencionales. Concretamente el año pasado fallecieron en este tipo de vías 877 personas, 41 menos que en 2017 (-4,5%). Los accidentes más comunes en las vías convencionales han sido las salidas de la vía con un 40% y 27% por choque frontal.

En las vías de alta capacidad los fallecidos han aumentado en un



8,2% respecto al año anterior. En 2018 han fallecido 318 personas en autopistas o autovías, frente a los 295 de 2017. Las salidas de la vía y las colisiones traseras y múltiples son los accidentes más frecuentes con el 40% y el 21% respectivamente.

Destaca también que en estas vías de alta capacidad, el porcentaje de peatones atropellados fallecidos ha sido del 20%, concretamente 49 personas. En el caso de las vías

convencionales, los atropellos a peatón han sido de 65.

Valencia, la más afectada

Sin duda es alarmante el aumento de fallecidos en las carreteras de la provincia de Valencia. En comparación con 2017, ha habido 25 muertos más en accidentes de tráfico. Tarragona también se ha visto afectada con 16 y A Coruña ha aumentado sus cifras, con 13 más que el pasado año. Por otra

parte, en 2018 Málaga y Madrid han sido las que más han mejorado, con 19 y 12 personas menos que en 2017.

Las comunidades del norte de España son las que han registrado peores datos. Todas ellas han aumentado su número de muertos por accidente, donde destaca Galicia que suma 28 más que el año anterior, un dato que estropea la buena dinámica que tenía la región, con una reducción de 40

fallecidos en los últimos ocho años.

Más fallecidos mayores de 65

En cuanto a los grupos de edad, la mayor frecuencia se acumula en el grupo de 65 y más años con 249 fallecidos, un 21% del total, y en el de 45 a 54 años, con 225, el 19% del total. El siguiente grupo de edad con mayor número de fallecidos es el de 35 a 44 años con 208 fallecidos, un 18% del total. Los mayores de 65 años, con 249 fallecidos presentan un incremento respecto de 2017 del 37,6%, 68 fallecidos más, aunque se debe tener en cuenta que el valor de 2017 fue el más bajo de la serie reciente. Analizando según su intervención como conductor, pasajero y peatón, observamos que en 2018 el 60% de los fallecidos eran conductores, el 21% eran pasajeros y el 19% eran peatones.

Los otros grupos de edad en los que ha aumentado el número de fallecidos han sido el de 15 a 24 años, que ha aumentado un 5% y el de 45 a 54 años, con un aumento del 4%. Los grupos de edad en los que ha habido menos fallecidos que en 2017 han sido: el de 55 a 64 años con un 22% de descenso, el de 25 a 34 años, con un 18% y el de 35 a 44 años con un 8%.



Gracias a los nuevos motores de la compañía, los autobuses son más eficientes con menos emisiones y consumo

Grandes mejoras tecnológicas y de consumo en la última generación de autocares Irizar

Irizar ha presentado su última generación de autocares que resulta de las fuertes mejoras realizadas en los autocares integrales y la incorporación de

los nuevos motores Paccar-DAF y la nueva gama de transmisiones de ZF, eficiente en el consumo. Una generación de autocares más sostenibles, con

menores emisiones, conectados, predictivos, fiables, silenciosos y con una gran reducción del Coste Operativo Total, que es superior al 5%.

Los nuevos motores y las nuevas transmisiones ZF-Traxon van más allá de la eficiencia en el consumo y están dotadas con funciones avanzadas que permiten una conducción más económica y fácil. De todas ellas, destaca la PreVision GPS, una interconexión entre la transmisión y el sistema GPS que posibilita una estrategia de conducción predictiva que adapta la secuencia de cambio de marchas a la topografía de la ruta.

Teniendo en cuenta estas novedades, Irizar se centra en el concepto “potencia bajo demanda” profundizando en los sistemas que consumen potencia sólo cuando se les demanda el servicio. La optimización del comportamiento del sistema de refrigeración del motor, la nueva bomba de dirección o el sistema de aire comprimido son las soluciones iniciales sobre las que se está trabajando, buscando

siempre un ahorro de consumo de combustible real.

Otra de las innovaciones incorporadas a los autocares es el nuevo cuadro de relojes virtual de Irizar. Se trata de un cuadro que ofrece funciones innovadoras tanto a nivel tecnológico como de calidad. La pantalla de alta resolución de 12,32” presenta un diseño en color, dinámico e intuitivo y muestra la información de manera completa y versátil, adecuándose a las necesidades del momento.

El cuadro de relojes virtual de Irizar presenta toda la información necesaria en un atractivo diseño de color, con elementos que se muestran en la ventana central dependiendo de la información solicitada por el conductor en ese instante. Controlado mediante el volante multifunción plus, los interruptores del volante se utilizan para navegar a través de los diferentes menús.





SERVICIO

El servicio de Irizar está disponible con soluciones personalizadas diseñadas en función de cada cliente

Gracias a la tecnología inteligente que Irizar utiliza, la reducción del Coste Operacional total ha sido de más de un 5%.

Una mayor eficiencia y un óptimo rendimiento del motor y todos sus componentes han conseguido una reducción del consumo de combustible de hasta el 6%. La nueva generación de ejes motrices "direct drive" ha contribuido con la disminución de la rumorosidad y el consumo.

Además, la integración de esta tecnología en reducción de emisiones permite a Irizar ir por delante de las nuevas normativas europeas que están aprobándose en estos últimos meses en Europa.

También es relevante su eficiencia en la fabricación, que facilita el acceso a los compartimentos del motor para reducir los costes de reparación y mantenimiento.

Por otro lado, gracias a su tecnología de "potencia a demanda", se ha reducido aún más el consumo, aumentando la vida de los componentes y alargando al máximo los intervalos de mantenimiento. Esto se traduce también en un ahorro de tiempo para los clientes..

Pensando en los ocupantes

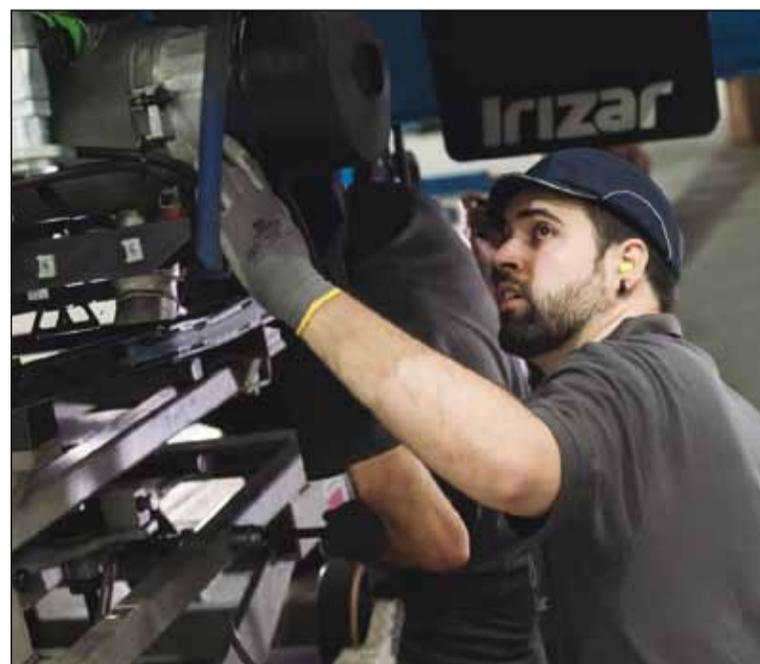
Cabe destacar su gran capacidad para pasajeros. La mejora de la distribución de pesos y el aumento de su capacidad y manejabilidad han sido aspectos que han tenido muy en cuenta desde Irizar. Se ha reducido en total más de 300 kilogramos.

El conductor, por su parte, dispone de la última tecnología en confort. La visión artificial integra la información del radar, la cámara y el GPS de forma inteligente para una conducción predictiva.

Un servicio personalizado

El servicio Irizar cuenta con soluciones personalizadas diseñadas y creadas para ofrecer contratos de mantenimiento de todos sus autocares integrales convencionales, híbridos o eléctricos en todos sus talleres. Además cuenta con un servicio integral de reparación, puesta a punto y mantenimiento del vehículo de máxima garantía las 24 horas durante los 365 días del año, hecho que sigue siendo un valor referente.

La red de servicio sigue en proceso de expansión y actualmente tenemos un taller homologado Irizar de total garantía en todos los lugares donde operan los autocares. También disponen de un "help desk" en cada país europeo y otro central con atención 24 horas, 365 días.





MEDIO AMBIENTE

La oferta se compone de un abanico de unidades eléctricas responsables con el medio ambiente

Irizar cuenta con la última generación de autocares de alta tecnología para el segmento Premium, basada en los modelos i8 e i6S, autocares interurbanos con tecnología híbrida o biodiésel y autobuses eléctricos urbanos clase I de cero emisiones. Un catálogo de productos orientado a aportar un diferencial en seguridad, fiabilidad, sostenibilidad, tecnología y rentabilidad a nuestros clientes. Sus autocares híbridos ofrecen una disminución de consumos media constatada de hasta el 20% respecto a un autocar diésel convencional.

En la compañía ofrecen exclusivamente motores Euro 6 C que pueden operar con gasoil de última generación (10 ppm de contenido en azufre) o HVO combustibles hidrogenados de origen vegetal).

Toda la gama de autobuses y

autocares cuenta con los sistemas y tecnologías de seguridad activa y pasiva más avanzados del mercado. Los autocares Irizar destacan por su robustez, ligereza y por ser silenciosos, evitando también la contaminación acústica.

Todo ello les permite cubrir todos los segmentos de transporte público de pasajeros, tanto en el transporte discrecional como en el público, urbano, interurbano y de largo recorrido y se posicionan como uno de los líderes del mercado de la movilidad.

Destaca su modelo de 18 metros

El Irizar ie bus ofrece una solución de movilidad urbana sostenible y ecoeficiente, y da respuesta a las necesidades actuales y futuras del transporte en la ciudad. Desde la fase de diseño y planificación, se ha puesto el acento en conseguir la mayor eficiencia energética

posible, aumentar la autonomía del vehículo y optimizar la gestión del fin de vida del mismo. Con su modelo de mayor tamaño, 18 metros de longitud, aportan soluciones a las ciudades con necesidades más grandes de transporte

Los argumentos que sustentan este modelo de autobús, hablan de un producto totalmente seguro, fiable, rentable, con una autonomía, eficiencia y fiabilidad constatadas que ofrece, además, grandes posibilidades de adaptación a los operadores, con la garantía de un servicio integral y de mantenimiento para toda la vida útil del vehículo.

Tanto el Irizar ie bus de 18 metros, como el Irizar ie tram aportan una solución de gran capacidad de transporte rápido, conectado y con sistema de carga por pantógrafo.



Longitud	18.760 mm
Anchura	2.550 mm
Altura	3.400 mm
Batalla 1	5.980 mm
Batalla 2	6.540 mm
Voladizo delantero	2.805/3.405 mm
Altura interior	2.400 mm
Altura del suelo	340 mm
Ángulo ataque	7,5°
Ángulo de salida	7°



MATRICULACIONES

Luxemburgo cuenta de nuevo con el Grupo Irizar adquiriendo 27 autobuses 100% eléctricos, cero emisiones

No es la primera vez que en el país confían en Irizar. El Grupo Voyages Emilie Weber ya cuenta con el fabricante para renovar su flota de autobuses. La empresa cuenta ya con 21 vehículos Irizar, de los cuales siete ya están funcionando a pleno rendimiento por las calles de Luxemburgo.

Esta vez ha sido la empresa Voyages Simon quien ha confiado en Irizar e-mobility con la compra de seis autobuses 100% eléctricos, cero emisiones, del modelo ie bus de 12 metros de longitud así como sus infraestructuras de carga. Esta adquisición incluye también los contratos de reparación y mantenimiento.

Fruto de su estrategia de servicio, Irizar cuenta actualmente con un servicio de post venta exclusivo y de calidad en Luxemburgo, para ofrecer al operador los paquetes de R&M y está gestionado por expertos técnicos y personas con-

tratadas a nivel local, lo que a su vez ha contribuido a la generación de riqueza y empleo local.

El modelo Irizar ie bus, en este caso de 12 metros de longitud, es un producto con tecnología, tanto en la electrónica y las comunicaciones como en los principales sistemas del vehículo: power train, baterías y sistemas de carga.

Este vehículo dispone de dos puertas con 40 butacas, una butaca conductor, dos asientos plegables, una zona para silla de ruedas, y tiene una capacidad de hasta 72 pasajeros. Estos vehículos tienen una autonomía de 220 kilómetros y se cargarán por la noche mediante seis cargadores interoperables con toma de carga Combo-CCS2, desarrollados y fabricados también por el Grupo.

Los vehículos se incorporarán en diferentes líneas en Luxemburgo y se entregarán en junio del año 2019.



La provincia de Huelva habilita 22 paradas más de autobús en el centro

Desde las concejalías onubenses de Infraestructura y Servicios Públicos y Seguridad Ciudadana, Movilidad y Tráfico se trabaja a destajo estos días para habilitar las 22 paradas que deben ampliarse en la ciudad para dar servicio al nuevo Mapa de Líneas de Emtusa. El objetivo del Ayuntamiento de Huelva es poner en marcha a finales de mes las nuevas líneas, que suponen una trascendental remodelación de la red de autobuses urbanos de Huelva, para ofrecer un servicio más cercano y accesible, mejorando la interrelación de los barrios con la zona centro de la ciudad. Para dar cobertura a las ocho líneas, una más que hasta ahora, es preciso crear 22 nuevas paradas, hasta alcanzar un total de 192, en la ciudad. Supone por tanto una ampliación del 13% que implica una serie de actuaciones que van desde la simple señalización tanto horizontal como vertical, al hormigonado de calzadas, pasando por el acomodo de nuevos apeaderos.

Grandes apeaderos

En este sentido, la Concejalía de Infraestructura y Servicios Públicos está ocupándose de nueve actuaciones, de las cuales cuatro implican obras de mayor envergadura, principalmente para construir



plataformas de parada en hormigón, de unos 12 metros de longitud y habilitar apeaderos de unos 16 metros, que faciliten tanto las necesarias maniobras de entrada y salida de los autobuses, como el acceso de los pasajeros. Se trata de las dos nuevas paradas que se están creando en la Avenida de Andalucía, a la altura de las carpas, tanto en dirección de salida, como de entrada de la ciudad; además de en Legión Española.

Asimismo, se están ejecutando labores de rebaje de bordillos, reubicación de arbolado, zonas de carga y descarga y aparcamientos, recolocación de contenedores, pilonas y mobiliario urbano en general; además de la instalación de marquesinas,

bancos de espera, discos y postes identificativos, que se completa con las tareas de pintura en calzada para la señalización vertical, que se están desarrollando desde el departamento de Movilidad.

Entre el resto de paradas nuevas que se van a crear, destacan las dos a incluir en el interior del Campus del Carmen, que en la actualidad no contaba con parada alguna; además de una en la Plaza de la Merced; o en la calle Alanís de la Sierra en El Higueral. Con las 22 paradas nuevas, además de dar servicio a las nuevas líneas, se ha dado respuesta a todas las peticiones de los colectivos vecinales, recuperando demandas históricas.



La UITP ha adoptado una nueva carta de pasajeros

Con el fin de satisfacer mejor las necesidades de todos los clientes, la UITP ha presentado la nueva versión de su Carta de Pasajeros, que ha sido actualizada junto con la Federación Europea de Pasajeros (EPF).

La Carta Europea de Pasajeros de la UITP-EPF fue firmada por el secretario general de la UITP, Mohamed Mezghani, presidente del Comité de la UE Ulrich Weber, Michel Quidort, presidente de la EPF y Willy Smeulders, miembro del Consejo de Administración del EPF, durante la reunión más reciente del Comité UE de la UITP (Bruselas).

En línea con las necesidades

La UITP y el EPF han trabajado juntos para actualizar la Carta, previamente publicada en 2006, para asegurarse de que esté en

línea con las necesidades de los pasajeros del transporte público europeo.

El nuevo texto asume los desarrollos tecnológicos y legislativos de los últimos trece años, como el *e-ticketing*, la información en tiempo real y las nuevas regulaciones sobre los derechos de los pasajeros. "La UITP se complace en lanzar este nuevo chárter de pasajeros junto con el EPF. Refleja las mejoras tecnológicas actuales que abarca el sector del transporte público, al tiempo que garantiza los derechos fundamentales de los pasajeros definidos por la legislación de la UE. Alentamos a nuestros miembros europeos a hacer uso de este documento recientemente presentado", declaró Mohamed Mezghani, secretario general de la UITP.



Fedintra se une al protocolo de movilidad del Carnaval de Cádiz

La Federación Independiente de Transportistas de Andalucía, Fedintra, ha participado en el protocolo de movilidad y seguridad previsto para el Carnaval de Cádiz 2019. Un encuentro acciones, en materia de accesos y espacios de subida y bajada de viajeros, que es necesario planificar para garantizar el normal desarrollo de la fiesta.

Los profesionales de la federación autonómica se han reunido en estas fechas con las autoridades municipales y autonómicas para conocer y dar su punto de vista sobre el diseño del plan para mejorar la movilidad durante las fiestas, que no sature la ciudad de circulación en determinados puntos y tenga siempre la seguridad de los viajeros como objetivo principal. Un ejemplo de colaboración entre administraciones, que ha contado con el asesoramiento y el apoyo de los profesionales del sector, que

conocen a la perfección tanto la ciudad como los mejores protocolos de actuación en grandes eventos.

Para que el acceso no colapse los principales núcleos gaditanos, se habilitará para autobuses, casi en exclusiva, el Puente de Carranza (salvo para vehículos procedentes de San Fernando), dejando el Puente del Bicentenario para el resto de la circulación. De igual forma, se habilitarán espacios seguros para la subida y bajada de viajeros, así como para el aparcamiento de los propios autobuses, tales como el Paseo Almirante Pascual Pery, donde la estancia será gratuita y se identificarán con números a los vehículos para conocer sus horarios de salida; la propia estación de autobuses y la zona de Aeronáutica, donde se facilitará a los viajeros que allí lleguen información de autobuses urbanos o trenes para alcanzar los principales puntos de la fiesta.

Valencia mejoró casi 200 paradas de autobús urbano durante el año 2018

Con las obras de las nuevas paradas de autobús de la EMT en la calle Molinell, el servicio de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia cerró el año 2018 con la ejecución y el inicio de mejora de cerca de 200 paradas.

El concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, ha destacado que "se trata de un trabajo enorme condicionado en buena parte por el incumplimiento de la anterior administración local de los diferentes Reales Decretos de 2007 y 2013 de acondicionar paradas, que ni siquiera se habían puesto en marcha al cierre de la legislatura".

El concejal ha indicado que todo ese trabajo, junto al resto de proyectos que ha ido desarrollando Movilidad Sostenible en los últimos tres años, «se ha tenido que poner en marcha desde cero». En los últimos meses, (siguiendo lo establecido en la Orden del Ministerio de Vivienda 561 de 2010) se ha puesto en marcha la mejora de la accesibilidad de 169 paradas de EMT en cinco distritos de la ciudad mediante un proyecto en el que se incluye únicamente la instalación de baldosas abotonadas y acanaladas. Esta misma semana se han completado los trabajos en los distritos del Eixample y Pobles del Sud, en un total de 106 paradas.

No obstante, las nuevas plataformas en la calle Molinell forman parte



del trabajo de creación de nuevas paradas, emprendido con las tres que recientemente se crearon en la calle Fra Juníper Serra. En el caso de Molinell, se adecuan las plataformas a la plena seguridad de peatones y ciclistas, pues el carril bici ha pasado a ubicarse por detrás de la marquesina. Los trabajos se coordinan, además, con la ampliación de la acera de la esquina con la calle Maçanera. La creación y mejora de las plataformas permite un acceso directo, seguro y adecuado a todas las personas usuarias en sus entradas y salidas del autobús, puesto que el vehículo puede acercarse a la parada salvando el espacio inseguro que se queda entre la acera y el autobús.

Del mismo modo, dentro del Proyecto de Mejora de Accesibilidad, que también incluye la instalación de pavimento abotonado y acanalado para la adecuada y

segura movilidad de las personas con algún grado de invidencia, en los últimos dos meses y medio el servicio de Movilidad Sostenible ha procedido al establecimiento de nuevas plataformas en siete paradas de la EMT, la ampliación y mejora de otras nueve y la supresión de cuatro que ya no estaban en uso.

Las plataformas nuevas son las de las paradas de las calles Alcàsser, Arquitecte Segura de Lago, 28; avenida Ausiàs March, 104; calle Barraques del Figueró, 2; Filipines, 35; Gran Vía Germanies, 45, y avenida Jesús Morante Borràs, 155. Mientras, las demás mejoras se han ejecutado en la avenida del Cid, 41; paseo de l'Albereda, 1; avenida Manuel de Falla con Mestre Rodrigo y con la plaza del Professor López Ibor, calle Empar Iturbi con la avenida Ausiàs March, calle Carters con Calvo Acacio, calle Doctor Rafael Bartual con la avenida Tres Creus.

Dbus es visitado por Clúster de Movilidad y Banco Interamericano

Dbus ha recibido en sus instalaciones a una delegación del Banco Interamericano de Desarrollo de visita técnica en Euskadi acompañada por miembros del Clúster de Movilidad y Logística. La delegación ha podido conocer las instalaciones de Cocheras, y comprobar en detalle los últimos avances tecnológicos instalados en la flota de autobuses de San Sebastián. Los miembros de la delegación se han mostrado interesados por el sistema de *ticketing* de Dbus y por la evolución del pago en metálico en cuanto a utilización gracias a las políticas tarifarias llevadas a cabo en todos estos años que han penalizado al viajero ocasional en favor del viajero habitual, a la implantación de la tarjeta de transporte intermodal Lurraldebus-Mugi, y a la Integración Tarifaria de Guipúzcoa.

También han podido conocer la interoperabilidad con las tarjetas BAT (Álava) y Barik (Vizcaya) en todos los autobuses de Dbus y el proyecto piloto de pago con tarjeta bancaria sin contacto EMV en las líneas 16-Igeldo y 45-Estaciones Renfe-Bus-Antiguo-Aiete. Este innovador sistema permite el pago del billete ocasional diario con tarjetas de crédito y débito sin contacto Visa, Mastercard y American Express y con diversas



aplicaciones móviles. Se espera que el sistema se pueda extender a la toda la flota para el verano.

Autobuses sostenibles

Asimismo, durante la visita la delegación ha comprobado el funcionamiento de los autobuses eléctricos de la flota de Dbus. Dbus cuenta con tres autobuses 100% eléctricos de 12 metros y está probando dentro de un proyecto piloto en la línea 28 el Irizar ie tram, un autobús 100% eléctrico, cero emisiones, articulado de 18 metros con carga de oportunidad durante el recorrido. A su vez,

también han conocido el proyecto piloto que se está realizando en las líneas 9-Egia-Intxaurren, 13-Altza y 14-Bidebieta, donde se está probando un autobús híbrido-eléctrico fabricado por Vectia, empresa del Grupo CAF. Por último, han podido ver los autobuses híbridos de la flota. Dbus cuenta en estos momentos con 24 autobuses híbridos y se espera que en las próximas semanas se incorporen 14 nuevos vehículos de estas características, constituyendo una de las flotas medioambientalmente más sostenibles.



Arriva Galicia dona 10.000 euros a la Fundación Andrea

La empresa de transporte Arriva Galicia ha donado 10.040 euros a la Fundación Andrea para sus proyectos de apoyo a niños con enfermedades de larga duración, crónicas o terminales. Esta colaboración se enmarca en el acuerdo firmado en noviembre por representantes de Arriva y la Fundación Andrea que dio como fruto la realización de la "Semana Solidaria de Arriva Galicia", que tuvo lugar entre el 10 y el 16 de diciembre de 2018. Así, Arriva Galicia ha donado el 5% de la recaudación de los billetes de autobús expedidos durante ese período a la Fundación Andrea.

María Palmeiro, directora financiera de Arriva Galicia, fue la encargada de entregar el cheque simbólico a Charo Barca y Amaya Castro, presidenta y directora de la Fundación Andrea, respectivamente.

La cantidad recaudada durante la "Semana solidaria de Arriva Galicia" se destinará a los tres grandes proyectos que desarrolla la Fundación Andrea. Una parte irá a parar al área de proyectos de ayuda familiar a través de los que la Fundación facilita y sufraga 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, hidroterapia y musicoterapia, además de proporcionar equipamientos ortopédicos a pequeños con problemas de movilidad.

Esta donación de Arriva Galicia también se destinará al área de proyectos para familias desplazadas, que se materializa en las Casitas de la Fundación, viviendas temporales para familias.



Indcar se certifica como 'Mercedes Benz Special Trucks'

Indcar es la primera carrocería en Europa que obtiene la certificación 'Special Bus Truck Partner' de Mercedes Benz para carrozar sobre chasis Atego.

Esta certificación asegura los más altos estándares de calidad en los procesos y acabados de los vehículos, garantizando que se cumplen con las exigencias técnicas y procedimientos de inspección establecidos por Mercedes Benz Special Trucks.

Conseguir esta certificación es una prueba que "garantiza y nos compromete a proporcionar a nuestros clientes un vehículo fiable y de alta calidad, cumpliendo con los más altos requisitos de Mercedes Benz", declaraban desde la carrocería catalana.

Minibús eléctrico

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 colectivos.

La solución es este nuevo minibús eléctrico con la última tecnología. El proyecto se ha realizado conjuntamente con las empresas TMB, Applus Idiada (como empresa de ingeniería y ensayos), el centro tecnológico Eurecat, Millor Battery (como fabricante de baterías) e Indcar, que ha realizado la carrocería.

Fecav se congratula de la seguridad que ofrecen los autobuses en España

El autobús es el medio de transporte por carretera más seguro, ya que presenta la tasa de mortalidad por tipo de vehículo más baja en España. Esta conclusión se desprende del Balance de Seguridad Vial del año 2018 que presentaron el pasado 3 de enero el Ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, y el director de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro. Los datos que se dieron a conocer son provisionales y se refieren a accidentes mortales en vías interurbanas con víctimas registradas hasta 24 horas después del accidente.

Según el informe, en 2018 murieron en España 11 personas que viajaban en autobús, de un total de 1.180 víctimas. Esto representa un 0,9% del total. Este dato está en línea con las víctimas registradas en los últimos siete años, periodo en el que sólo en 2014 se superaron las 20 personas. El año pasado, por ejemplo, se saldó con sólo dos víctimas en este medio. La baja mortalidad de los viajeros en autobús contrasta con la de otros medios de transporte, como es el caso del coche, que acapara 594 del total de las víctimas. De hecho, es el tipo de vehículo que produce



más, y contribuye con más de un 50% del total. En segundo lugar, están las motocicletas, con 211 víctimas, que representan casi un 18% del total.

Trabajo e inversión

El presidente de la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (Fecav), José María Chavarría, ha puesto en valor el trabajo e inversión que realizan las empresas operadoras de autocares y autobuses para garantizar la seguridad de los viajeros y del resto de personas que utilizan la carretera. Asimismo, ha lamentando cada una de las víctimas que se dan en las

carreteras. En este sentido, Chavarría destacó que "los autobuses disponen cada vez de más sistemas de seguridad activa y pasiva, como cinturones de seguridad, sistemas de frenado de emergencia o sensores para detectar y avisar de salidas de carril. Además, los conductores reciben formación continuada sobre conducción segura".

En global, este año ha habido 1.180 víctimas, respecto a las 1.198 del año anterior. Destaca que el número de personas muertas disminuye por primera vez después de dos años de subidas. Sin embargo, esta cifra aún queda lejos del mínimo que se registró en 2015, con 1.131 víctimas..



GantaBI y Sinfe cierran un acuerdo de colaboración sobre su software

La solución de 'Business Intelligence as a Service' de GantaBI se integrará con SinfeBus para dotar a las empresas de las mejores herramientas para la toma de decisiones.

GantaBI, proveedor líder de soluciones de Business Intelligence como servicio para empresas del Sector del Transporte, y Sinfe, compañía desarrolladora de SinfeBus y de otras soluciones de gestión para la industria del transporte de pasajeros por carretera, han anunciado un acuerdo de colaboración según el cual ambas compañías integrarán sus herramientas de software. Mediante dicha integración, gantabi refuerza su valor analítico, con lo que aportará un mayor valor a la toma de decisiones de las empresas del sector de transporte.

"GantaBI permite a las empresas obtener información sobre su flota, costes, facturación, seguridad o productividad, mediante cuadros de mando e indicadores de rendimiento que facilitan la visualización de los aspectos más importantes de su

operativa", comenta Javier Cañestro, director de GantaBI. "Con la integración con Sinfe, estamos dando un paso más adelante para ofrecer a las compañías del Sector una herramienta de valor que les ayudará tanto en su trabajo diario como en su estrategia a largo plazo".

Satisfacción

"Estamos muy satisfechos de integrar nuestras soluciones de gestión para empresas de transporte de viajeros por carretera con GantaBI", afirma Agustín Eugenio, director general de Sinfe. "Nuestro objetivo es facilitar a las compañías del sector aquello que vemos que están demandando y que puede ser de gran utilidad para su negocio. Con esta integración, les estamos proporcionando una mayor capacidad de decisión". Empresas como Grand Class, Hnos. Montoya y La Agostense, ya están utilizando los cuadros de mando de gantabi, cuyos datos se pueden visualizar gracias a la integración con Sinfe.



FlixBus estrena la Realidad Virtual en rutas hacia Las Vegas

FlixBus, la compañía de movilidad de larga distancia europea, que en 2018 se expandió a Estados Unidos, ha lanzado recientemente el primer programa piloto de realidad virtual del mundo en autobuses de larga distancia, denominado #FlixVR, comenzando con rutas seleccionadas hacia y desde Las Vegas. El programa estará disponible hasta marzo de este año aunque se podría alargar en el tiempo e implementar en los FlixBus de Europa.

La experiencia de realidad virtual no conlleva un coste adicional para los pasajeros que reserven los denominados "asientos panorámicos". Entre los contenidos de los que dispone, hay unos 50 juegos de realidad virtual, experiencias cinematográficas y de viaje, desde baloncesto virtual hasta flotar

por el espacio exterior, caminar por el Ártico con una familia de pingüinos o incluso meditación guiada. Así, los pasajeros de FlixBus pueden disfrutar de gran variedad de opciones de realidad en 3D mientras viajan a su destino.

"Estamos encantados con el lanzamiento de la primera experiencia de realidad virtual en autobuses de larga distancia, en cooperación con Inflight VR y Pico Interactive", dijo Pablo Pastega, director general de FlixBus en España y Portugal. "En FlixBus, siempre estamos buscando formas de hacer que la experiencia de viaje de nuestros pasajeros sea más cómoda, entretenida y tecnológicamente avanzada. Esta prueba piloto es un primer paso y si los resultados son tan satisfactorios como

esperamos, podremos desplegar el servicio en Europa".

Los viajeros simplemente realizan la reserva de asientos panorámicos en estas rutas y el servicio de realidad virtual se mostrará durante el proceso de reserva. Una vez a bordo, los pasajeros recibirán unos dispositivos de realidad virtual Pico Goblin 2 cargados con contenido de Inflight VR. También se le dará un manual de instrucciones a cada pasajero.

"Después de haber sido la primera compañía que lanzó una solución de entretenimiento en vuelo de realidad virtual para aerolíneas y salas de aeropuerto a principios de este año, estamos muy orgullosos de repetir este logro en la industria de los viajes en autobús de larga distancia", añade Raphael Baumann, director comercial de Inflight VR.

Adine desmiente la gestión directa en Top Recambios y muestra su 'incredulidad'

A raíz de la publicación el pasado 8 de enero de 2019 sobre que la mercantil Top Recambios se ha adherido a un sistema colectivo de responsabilidad ampliada del productor (Scrap) para garantizar la correcta gestión de los neumáticos fuera de uso, cesando para ello con la actividad de gestión directa que estaba llevando hasta ese momento, desde la Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (Adine) quiere manifestar que "nuestra sorpresa e incredulidad con que se considere como primicia en el sector del neumático que un distribuidor e importador de neumáticos cumpla con las obligaciones que le exige la legislación vigente como es la adhesión a un sistema colectivo para garantizar la correcta gestión de los neumáticos que pone por primera vez en el mercado español, cuando esta situación es práctica común".

Además, que se manifieste que Top Recambios haya cesado con la



actividad de gestión directa que estaba llevando hasta la fecha, ya que no es cierto que anteriormente estuviera constituido como sistema individual ni dispusiera de ninguna autorización para ello en ninguna Comunidad Autónoma.

Desde Adine han señalado que "dicha información no hace sino demostrar que la citada mercantil y su plataforma online han estado durante años actuando al margen de la Ley y de forma desleal, ocasionando un grave perjuicio

al sector, según las diligencias llevadas a cabo por el Seprona de la Guardia Civil, quedando demostrado que habrían introducido en el mercado nacional de reposición cerca de 3.000.000 de neumáticos nuevos procedentes principalmente de países asiáticos, repercutiendo en las facturas a los consumidores adquirentes el precio del coste de gestión de NFU, pero sin realizar dichas aportaciones cobradas a ningún sistema colectivo, como exige la normativa".



DT Spare Parts amplía su catálogo de recambios para Mercedes-Benz

La marca DT Spare Parts ha ampliado recientemente su gama adecuada para vehículos de la serie O 500 de Mercedes-Benz con unas 520 nuevas piezas. Así pues, el nuevo catálogo incluye, entre otros, más de 2.400 recambios DT, que reemplazan a unos 5.700 números de referencia.

Controles de calidad

Estos nuevos recambios han superado los controles de calidad del Diesel Technic Quality System (DTQS), con el que la compañía Diesel Technic garantiza la fiabilidad, seguridad y calidad de sus

productos. Esto incluye también una garantía mundial de 24 meses, que comienza desde el momento de la compra por parte del usuario final.

El continuo desarrollo de su gama permite a DT Spare Parts ofrecer una oferta de productos en constante crecimiento y unas soluciones orientadas al cliente y al futuro, todo ello desde una sola fuente. Además del adecuado para la serie O 500, hay otros catálogos de recambios DT Spare Parts disponibles dentro de la división de autobuses adecuados para la marca Mercedes-Benz.

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



Columna

Al servicio y a favor de todos

SEÑORA SECRETARIA DE Estado de Turismo, señores Ministros, señoras y señores, bienvenidos a esta vigesimosegunda Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo CIMET 2019. Es para el Grupo Nexo un honor poder contar con todos ustedes, una vez más con su importante presencia en CIMET.

Son ya 22 años ininterrumpidos, siempre en la víspera de la Feria Internacional de Turismo Fitur y siempre con la colaboración de Fitur.



⇒ CARLOS ORTIZ

Esta conferencia para todos, tiene como principal objetivo servir de nexo de unión entre todos los

actores turísticos entre la península ibérica y el continente americano.

Como ustedes han podido comprobar a lo largo de estos 22 años, CIMET ha sido siempre y será una conferencia integradora dentro del conjunto del Sector Turístico, intentando velar por los intereses del mismo y no siendo excluyente con ninguna actividad turística.

En esta ocasión, además de las intervenciones de los señores ministros y autoridades se nombrará nuevo prócer del Turismo español en Iberiamérica al presidente del grupo El Corte Inglés, don Jesús Nuño de la Rosa.

Habrán tres ponencias que estoy seguro no solo les parecerán interesantes para la actividad turística en general, sino también para la empresarial en particular. El debate con preguntas a los Ministros asistentes siempre supone tener un conocimiento verbal y directo de cada país sobre las preguntas concretas. Y finalmente procederemos a la clausura oficial de la conferencia.

Solo me queda pues agradecerles de nuevo su presencia con nosotros, en esta vigésimo segunda Conferencia de Ministros y Empresarios del Turismo, que nació y sigue estando al servicio y a favor de todos y en contra de nadie.

Muchas gracias.

⇒ Carlos Ortiz es copresidente de la Conferencia CIMET y consejero delegado del Grupo NEXO.



La inauguración oficial de CIMET 2019 corrió a cargo de la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Oliver; la presidenta del Consejo de Turismo de CEOE, Marta Blanco; el presidente de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (CEHAT), Juan Molas; el presidente del Instituto de Calidad Turística Española, Miguel Mirones (ICTE); el director de Ventas para América Latina, Víctor Moneo; la directora del a Feria Internacional de Turismo Fitur, Ana Larrañaga; flanqueados por los copresidentes de la Conferencia, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz.

La secretaria de Estado de Turismo y la presidenta del Consejo de Turismo de CEOE inauguran la XXII Conferencia

Iberoamérica vuelve a volcarse con CIMET 2019 con la presencia de los responsables de Turismo de 16 países

CIMET llega a su vigésimo segunda edición con un formato renovado y con el respaldo mayoritario de Iberoamérica. Organizada por el Grupo

NEXO en colaboración con CEOE y Fitur, con el patrocinio de Madrid y de Iberia, CIMET cuenta este año con la activa participación de la OMT. El

objetivo, como en años anteriores, ha sido promover la internacionalización de las empresas turísticas, cuyo papel es crucial en esta región.

La Conferencia Iberoamericana de Ministros y de Empresarios de Turismo (CIMET) ha vuelto a abrir el programa oficial de la Feria de Turismo, Fitur, en su vigésimo segunda edición. El evento, que ha tenido lugar el martes 22 en el Centro de Convenciones Norte de Ifema de 9.00 a 15.00 horas, ha reunido a los ministros y responsables de Turismo de un total de 16 países: Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana y Venezuela.

Tras el éxito de la última edición, CIMET 2019 vuelve a incorporar innovaciones. Además de las tradicionales intervenciones de los ministros, que han dispuesto de cinco minutos cada uno para exponer sus planes e incentivos que ofrecen sus gobiernos a los inversores españoles, ha albergado tres debates que han abordado dos de las prioridades de la OMT (nuevos retos en tecnología e innovación, formación y educación) y un nuevo producto turístico multidestino (Qhapaq Ñan o Gran camino Inca).

CIMET también ha posibilitado el encuentro directo de los empresarios

españoles (pequeños, medianos y grandes) con los máximos responsables de los Gobiernos y Administraciones turísticas de Iberoamérica y el Caribe. En un *workshop* inverso, son los propios ministros o viceministros quienes venden sus destinos, convirtiendo al evento en un *lobby* blanco que sirve de eficaz instrumento para la internacionalización de las empresas turísticas, especialmente las pymes.

Nexo de unión

Galardonada con la Medalla al Mérito Turístico, que el Gobierno es-

pañol concedió a los copresidentes de CIMET, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz, por acuerdo del Consejo de Ministros (y dos reales decretos), la Conferencia Iberoamericana de Ministros y de Empresarios de Turismo se acerca a un cuarto de siglo de existencia desde su creación. Y lo hace uniendo esfuerzos con la OMT y el Consejo de Turismo de CEOE, para servir como nexo de unión entre lo público y lo privado, facilitando un punto de encuentro, eficaz y abierto a todos, de los destinos iberoamericanos y el empresariado turístico español.



En la 22ª edición han estado presentes representantes de 16 países: la subsecretaria de Turismo de Chile, Mónica Zalaquett; el viceministro de Turismo de Colombia, Juan Pablo Franky Marin; la ministra de Turismo de Costa Rica, María Amalia Revelo; el ministro de Turismo de Cuba, Manuel Marrero Cruz; la ministra de Turismo de Ecuador, Rosi Prado de Holguín; el ministro de Turismo de El Salvador, José Napoleón Duarte; la secretaria de Estado de Turismo de España, Isabel Oliver; el ministro de Turismo de Guatemala, Jorge Mario Chajón; el ministro de Turismo de Honduras, Emilio Silvestri Thompson; el secretario de Turismo de México, Miguel Torruco; la ministra de Turismo de Nicaragua, Anasha Campbell; la ministra de Turismo de Paraguay, Sofía Elizabeth Montiel; la viceministra de Turismo de Perú, Liz Blanca Chirinos; la secretaria de Estado de Turismo de Portugal, Ana Mendes Godinho; la viceministra de Turismo de República Dominicana, Marcia Isa; y la ministra de Turismo de Venezuela, Stella Lugo.

XXII CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO



Mónica Zalaquett, subsecretaria de Turismo de Chile



Juan Pablo Franky Marin, viceministro de Turismo de Colombia



María Amalia Revelo, ministra de Turismo de Costa Rica



Manuel Marrero Cruz, ministro de Turismo de Cuba



Rosi Prado de Holguín, ministra de Turismo de Ecuador



José Napoleón Duarte, ministro de Turismo de El Salvador



Isabel Oliver, secretaria de Estado de Turismo de España



Jorge Mario Chajón, ministro de Turismo de Guatemala

Seguridad jurídica, estabilidad política e incentivos fiscales, algunas de las ventajas que ofrece Iberoamérica a los inversores

CIMET 2019 vuelve a cumplir con el reto que se marcaron en el momento de su fundación sus creadores hace ahora 22 años: promover la internacionalización de las empresas turísticas españolas, con independencia del tamaño, en los principales destinos de Iberoamérica. La vigésimo segunda edición de la Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, organizada por el Grupo NEXO en colaboración con el Consejo de Turismo de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y Fitur —con el patrocinio de Iberia y Madrid, ha dado nuevamente a los ministros y responsables de Turismo de Iberoamérica la oportunidad de exponer sus planes para facilitar el establecimiento de inversores extranjeros, donde España juega un papel crucial. Lo han hecho ante los más de dos centenares de profesionales que se han dado cita.

A pesar de que el continente americano ha cerrado 2018 con uno de los crecimientos más moderados en el Turismo internacional, con una tasa interanual del 3%, los países participantes han hecho hincapié en el buen momento que atraviesa la industria, lo que se refleja en el incremento generalizado de su

contribución al Producto Interior Bruto (PIB) de la gran mayoría de países. Los planes de incentivo para los inversores, la estabilidad política y la seguridad jurídica han sido algunas de las cuestiones en las que han puesto más énfasis los participantes en CIMET 2019.

En representación de **Chile**, la subsecretaria de Turismo, Mónica Zalaquett, destaca que su gobierno "está dedicado al 100% a favorecer las inversiones" en materia turística, ofreciendo "las mejores condiciones posibles y reglas claras a quienes apuesten por nuestro país". Además, aclara que "no se discrimina entre inversores extranjeros y locales". Según revela, la inversión extranjera creció en el último año "un 78%, con 12.500 millones, lo que demuestra el vigor de nuestra economía". También hace referencia al crecimiento del 4% experimentado por el Turismo receptivo en 2018, tendencia que a priori se mantendrá en 2019.

Para el viceministro de Turismo de **Colombia**, Juan Pablo Franky, "el Turismo es una gran oportunidad para nuestro país" debido a que en la actualidad su participación "es limitada, representando el 3,8% del PIB". "Tiene un gran potencial", remarca, desvelando que disponen de una Ley que "estimula la inver-

sión y da total confianza a los inversores", además de los descuentos a nivel de IVA y aranceles, entre otras medidas.

En el caso de **Costa Rica**, país con cinco millones de habitantes que en 2018 ha superado por vez primera la cifra de tres millones de entradas de turistas internacionales, su ministra de Turismo, María Amalia Revelo, resalta como sus principales atributos "la seguridad jurídica, la estabilidad económica y política y la conciencia ambiental". Todo ello ha contribuido de manera decisiva al crecimiento de la actividad turística, cuyo peso en la economía del país asciende al 8,1%.

Cuba resiste al efecto Trump

El ministro de Turismo de **Cuba**, Manuel Marrero, asegura que "Cuba está en su mejor momento para los inversores extranjeros, en especial en el Turismo". Y es que, "a pesar de las medidas adoptadas por Donald Trump" y las restricciones para viajar desde Estados Unidos, superaron en 2018 la cifra de cuatro millones de entradas, previendo para el presente ejercicio "rebasar los cinco millones". Por otro lado, explica que "los inversores tendrán todas las garantías de expatriación de dividendos,

así como grandes facilidades para poner en marcha proyectos".

La ministra de Turismo de **Ecuador**, Rosi Prado de Holguín, dedica especial atención a la gran riqueza natural y cultural de su país, que además ha protagonizado una enconiable transformación en los últimos años. "Contamos con aeropuertos internacionales que pueden operar las 24 horas del día, magníficas infraestructuras, 10.000 kilómetros de nuevas carreteras, etc.", detalla.

Por su parte, el ministro de Turismo de **El Salvador**, José Napoleón Duarte, destaca en primer lugar que se ha revertido la tendencia negativa de años atrás, lográndose en 2018 un crecimiento de doble dígito tanto en entrada de turistas como en ingresos. "La aportación del Turismo al PIB está entre el 6% y el 7%", apunta. Pese a ello, se mantiene firme en su apuesta por "un desarrollo sostenible y respetuoso".

En relación a **Guatemala**, su ministro de Turismo, Jorge Mario Chajón, incide en que su gobierno "da prioridad al sector privado y a las inversiones", habiendo elevado, además, al Turismo a "política de Estado". "Es una de las cinco prioridades de nuestro país", remarca. Entre otras ventajas para los inversores, cita "la Ley que promueve las inversiones público-

privadas", así como la puesta en marcha del programa Impulsa, "destinado a proyectos en zonas de reservas naturales".

Honduras, por su parte, apuesta decididamente por "trabajar de manera estrecha con el sector privado para dar continuidad a los programas vinculados con el Turismo", lo que da mayores garantías a los inversores. Su ministro de Turismo, Emilio Silvestri, destaca las ventajas recogidas en la Ley de incentivos para el Turismo, citando "la eliminación del impuesto de la renta, la posibilidad de importación ilimitada de productos para la construcción, la repatriación de capitales y las medidas de garantía fiscal", entre otras. Asimismo, asegura que "no cambiamos las reglas de juego para los inversores", lanzando así un mensaje de tranquilidad a los empresarios españoles.

En palabras del secretario de Turismo de **México**, Miguel Torruco, el país está "construyendo una industria turística dinámica, próspera y atractiva". "El Turismo es una herramienta de reconciliación social y nuestras poblaciones locales deben ser las más beneficiadas", indica. Asimismo, hace referencia a la existencia de programas de incentivos fiscales, incluida la reducción o incluso eliminación de de-

XXII CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO



Emilio Silvestri Thompson, ministro de Turismo de Honduras



Miguel Torruco, secretario de Turismo de México



Anasha Campbell, ministra de Turismo de Nicaragua



Sofía Elizabeth Montiel, ministra de Turismo de Paraguay



Liz Blanca Chirinos, viceministra de Turismo de Perú



Ana Mendes Godinho, secretaria de Estado de Turismo de Portugal



Marcia Isa, viceministra de Turismo de República Dominicana



Stella Lugo, ministra de Turismo de Venezuela

terminados impuestos en función del proyecto. Según detalla, entre 2014 y 2018 "se dobló la inversión".

Para la ministra de Turismo de **Nicaragua**, Anasha Campbell, la riqueza cultural y natural del país, unida a la hospitalidad de los residentes, hacen que "haya una gran oportunidad para los inversores". A ello se suma "el marco legal, con incentivos fiscales para las empresas extranjeras", a las cuales se les concede el mismo trato que a las locales. También menciona la seguridad del destino y su "rápido crecimiento", figurando entre los diez países que mejor ha evolucionado.

Seguridad jurídica

La ministra de Turismo de **Paraguay**, Sofía Elizabeth Montiel, resalta que "el Turismo registra un crecimiento sostenido favorecido por la Ley de incentivos a la inversión extranjera, la potenciación de nuevas rutas turísticas y la creación de productos de valor añadido". Además de los bajos tipos de IVA y la seguridad jurídica para poder repatriar las ganancias, apunta que Paraguay es "un estado democrático transparente y que promueve la igualdad de oportunidades".

En cuanto a **Perú**, la viceministra de Turismo, Liz Blanca Chirinos, recuerda que el país "viene de una tendencia al alza desde los últimos diez años", con crecimientos "no inferiores al 6%". Aunque reconoce que "no tenemos muchas exoneraciones", destaca que "en los últimos ocho años hemos captado in-

versiones por valor de 500 millones en el sector hotelero". Además, revela que "con España tenemos un acuerdo de protección recíproca de inversiones y estamos trabajando en un acercamiento para mejorar las condiciones".

La secretaria de Estado de Turismo de **Portugal**, Ana Mendes, dedica especial atención al plan denominado Revive, que consiste en la apertura de un concurso público para llevar a cabo la transformación en hoteles de 30 monumentos nacionales. "Actualmente hay siete

concursos abiertos", apunta, detallando que "tenemos líneas de financiación para apoyar los proyectos, además de reglas especiales fiscales y de visados".

Por su parte, la viceministra de Turismo de **República Dominicana**, Marcia Isa, incide en que "nuestro gobierno, desde el año 2012, ha situado al Turismo como la auténtica locomotora económica del país". "Tenemos una excelente ubicación, grandes recursos naturales, un excelente clima durante todo el año, infraestructuras de primer ni-

vel y seguridad", subraya. Gracias a todo ello, el país confía en llegar en el año 2022 a los diez millones de turistas internacionales.

Por último, la ministra de Turismo de **Venezuela**, Stella Lugo, explica que la pretensión de su país es "impulsar una economía abierta, innovadora y sustentable". "Vemos al Turismo como un motor y por ello disponemos de una Ley de inversión extranjera para generar un clima atractivo", apunta. Además, se muestra convencida de que el Turismo "es uno de los sectores

que liderará el cambio del modelo económico de Venezuela".

Además de las tradicionales intervenciones de los ministros de Turismo de Iberoamérica, que han dispuesto de cinco minutos cada uno para exponer los planes de incentivos que ofrecen sus respectivos gobiernos a los inversores procedentes de España, la Conferencia ha albergado tres debates sobre dos de las prioridades de la OMT (nuevos retos en tecnología e innovación, formación y educación) y un nuevo producto turístico multidestino (en el Qhapaq Ñan o Gran camino Inca). Han estado dirigidos por el secretario general adjunto de la OMT, Jaime Alberto Cabal; el presidente de Miembros Afiliados de la misma entidad, Miguel Mirones; y el copresidente de CIMET, Eugenio de Quesada.

Esta XXII Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, con la que se abre el programa oficial de Fitur, también ha vuelto a posibilitar el encuentro directo de los empresarios españoles (pequeños, medianos y grandes) con los máximos responsables de los Gobiernos y Administraciones Turísticas de Iberoamérica y el Caribe. En un excepcional *workshop* inverso, los propios ministros y viceministros han tenido la oportunidad de vender sus destinos, convirtiendo a CIMET en un *lobby* blanco que sirve de eficaz instrumento para la internacionalización de todas las empresas turísticas, especialmente las pymes.



Vista general de CIMET 2019, celebrada en el Centro de Convenciones Norte de Ifema.

XXII CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO



Jaime Alberto Cabal, secretario general adjunto de OMT



Marta Blanco, presidenta del Consejo de Turismo de CEOE



Víctor Moneo, director de Ventas para América Latina de Iberia



Luis Cueto, coordinador general de la Alcaldía de Madrid



Miguel Mirones, presidente de Miembros Afiliado de OMT



Joan Gaspart, miembro Comité Permanente de CEOE

Urgen a los gobiernos de Iberoamérica a convertir al Turismo en una verdadera política de Estado

Durante el acto inaugural de la Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo (CIMET), en la que se han dado cita en el Centro de Convenciones Norte de Ifema un total de 16 ministros y responsables de Turismo y más de dos centenares de profesionales, el secretario general adjunto de la Organización Mundial del Turismo (OMT), Jaime Alberto Cabal, ha analizado los principales desafíos a los que se enfrentan los destinos iberoamericanos. Tras recordar que América ha crecido en 2018 "por debajo del promedio mundial", con tasas respectivas del 3% y del 6%, se ha mostrado convencido de que el futuro "es alentador".

Sin embargo, considera fundamental que "cada país sea consciente de la importancia de convertir al Turismo en política de Estado". "Hay que intentar que la política turística no expire con el cambio de gobierno" debido a que "en muchas ocasiones cambian las prioridades", urge el secretario general adjunto de la OMT. Así, aboga por "trabajar de una manera más asociativa con objetivos ambiciosos". Por otro lado, insta a los países iberoamericanos a trabajar de forma unida para "conquistar a más compañías aéreas", lo que redundaría en un aumento de vuelos transatlánticos. Otra de sus sugerencias es "fortalecer el producto multidestino", lo que permitiría sacar más provecho a las llegadas de turistas.

Más centrada en la situación que atraviesa España, la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Oliver, se muestra convencida de la necesidad de "volver a hacer política turística tras el parón de los últimos años", advirtiendo que "el Turismo no funciona por sí solo". "La calidad, la sostenibilidad y la innovación son los pilares de nuestro nuevo modelo turístico", explica la titular de Turismo, quien detalla que éste "se apoyará en la mejora de la capacidad competitiva y en la rentabilidad del turista". Para Oliver, también resulta crucial "me-

jorar la calidad de vida de los residentes, algo de lo que no nos podemos olvidar". Respecto a Iberoamérica, recuerda que "España lleva años compartiendo su experiencia", lo que ha contribuido a "generar riqueza en regiones menos desarrolladas con un Turismo sostenible, responsable y accesible".

Importancia del sector privado

Por su parte, la nueva presidenta del Consejo de Turismo de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), Marta Blanco, hace hincapié en la

espectacular evolución protagonizada por el Turismo, que en un periodo de siete años ha incrementado en 1,5 puntos porcentuales su aportación al Producto Interior Bruto (PIB) nacional, hasta el 11,7%. Detrás de este crecimiento está "un sector empresarial que ha demostrado ser muy eficaz y, además, ha sido capaz de internacionalizar su oferta, teniendo siempre un compromiso continuo con la especialización y la diversificación", subraya. A su juicio, todo ello hace que "nuestras empresas estén en una posición privilegia-

da para entender los desafíos y retos del Turismo".

El director de ventas de Iberia y British Airways en Latinoamérica, Víctor Moneo, repasa la "intensa relación" de la compañía aérea española con Iberoamérica, donde empezó a operar hace ahora 70 años. "Es nuestro principal mercado y hemos logrado que Adolfo Suárez Madrid-Barajas sea la puerta de entrada al viejo continente", resalta. También afirma que "Iberia le está muy agradecida a Iberoamérica porque nos ha ayudado mucho a crecer y nos ha consolidado como la mejor opción". Es por ello que la compañía aérea "seguirá invirtiendo en la región con una apuesta duradera y estratégica".

Por último, la directora general de Fitur, Ana Larrañaga, reconoce que la celebración de CIMET "subraya la importancia que tiene Fitur para Iberoamérica", algo que "nos diferencia del resto de grandes ferias de Turismo de Europa". Asimismo, elogia el papel de la Conferencia en cuestiones fundamentales como el intercambio de experiencias y la colaboración público-privada".

En el acto inaugural también han participado el presidente de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (CEHAT), Juan Molas; el presidente del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), Miguel Mirones; y los copresidentes de CIMET, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz.

CEOE, OMT e Ifema clausuraron CIMET 2019

El acto de clausura de la XXII Conferencia Iberoamericana de Ministros y Empresarios de Turismo, CIMET 2019, ha corrido a cargo del coordinador general de la Alcaldía de Madrid, Luis Cueto; el director general de Ifema, Eduardo López-Puertas; el secretario general adjunto de la Organización Mundial del Turismo, Jaime Alberto Cabal; el director de ventas de Iberia para América Latina, Víctor Moneo; el miembro del comité permanente de CEOE, Joan Gaspart; el presidente del ICTE, Miguel Mirones; el presidente de CEIM, Juan Pablo Lázaro; y los copresidentes de CIMET, Eugenio de Quesada y Carlos Ortiz.



El director general de Ifema, Eduardo López-Puertas.

XXII CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTROS Y EMPRESARIOS DE TURISMO

Jesús Nuño de la Rosa se convierte en el nuevo Prócer del Turismo Español en Iberoamérica

El madrileño Jesús Nuño de la Rosa se ha convertido en el nuevo Prócer del Turismo Español en Iberoamérica. El presidente del Grupo El Corte Inglés, que tenía previsto asistir

a CIMET 2019 para recibir la Insignia de Oro y Brillantes, finalmente no pudo participar en la Conferencia debido al fallecimiento de su padre, Jesús Nuño de la Rosa, a los 86

años de edad. Por lo tanto, se pospuso el acto de investidura. El director general de Viajes El Corte Inglés, Miguel Ángel de la Mata, recogió el panegírico en su nombre.

El presidente del grupo El Corte Inglés, Jesús Nuño de la Rosa, se ha incorporado en esta vigésimo segunda edición de CIMET 2019 a la galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica. Nuño de la Rosa no pudo asistir al evento el pasado 22 de enero para recibir la Insignia de Oro y Brillantes debido al fallecimiento de su padre, Jesús Nuño de la Rosa, a los 86 años de edad. Por lo que se ha pospuesto el acto de investidura y el director general de Viajes El Corte Inglés, Miguel Ángel de la Mata, ha recibido el diploma en su nombre.

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid, Nuño de la Rosa se incorporó a Viajes El Corte Inglés en enero de 1989,

empresa donde ha desarrollado toda su actividad profesional, ocupando desde junio de 2018 la presidencia del Grupo El Corte Inglés, además de varias de sus filiales, entre las que se encuentra la primera agencia de viajes española en facturación, que cuenta con un creciente posicionamiento en varias naciones de Iberoamérica.

El nuevo Prócer está considerado como un referente en la Industria Turística. En el Sector Turístico español es conocido por su gran capacidad de trabajo y liderazgo, por ser un profesional innovador.

Galería de Próceres

El Rey Don Juan Carlos recibió en enero del año 2008, en el curso de

la tradicional Audiencia Real en el Palacio de La Zarzuela, la Insignia de CIMET en su Categoría de Platino y Brillantes, mientras que en 2009 se incorporó a la Galería de Próceres del Turismo Español en Iberoamérica el presidente de Viajes El Corte Inglés, Isidoro Álvarez. A continuación se designó a la presidenta de Catai Tours, Matilde Torres, y al presidente del Grupo Piñero, Pablo Piñero.

Posteriormente, en representación de los medianos y pequeños operadores y hoteleros con presencia en Iberoamérica, recibieron la Insignia de Oro y Brillantes de CIMET los presidentes de la Confederación Española de Agencias de Viajes (CEAV), Rafael Gallego, y de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos

Turísticos (CEHAT), Juan Molas. Un año más tarde, CIMET reconoció la trayectoria del presidente del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), Miguel Mirones. Le siguieron Carmen y Luis Riu (RIU), Manuel Buitrón (Politours), Miguel Fluxá (Iberostar), mientras que los copresidentes de Barceló han sido la última incorporación a la Galería de Próceres.

Anteriormente al Monarca, recibieron este prestigioso galardón grandes empresarios como Gabriel Barceló (Barceló), Horacio Echevarrieta (Iberia), Gabriel Escarrer (Meliá), Lorenzo Fluxà (Iberostar), Joan Gaspart (HUSA), Juan José Hidalgo (Globalia), Abel Matutes (Fiesta), José Meliá (Meliá) y Luis Riu (RIU), entre otros.



El presidente del Grupo El Corte Inglés, Jesús Nuño de la Rosa.

Profesional innovador con gran capacidad de trabajo y liderazgo

Como es tradicional, en el acto de entrega, se ha dado lectura al panegírico, en presencia de las autoridades y ministros de Turismo en Iberoamérica, así como de los presidentes de CEOE y Organizaciones empresariales del Sector Turístico participantes. CIMET designa nuevo Prócer del Turismo Español en Iberoamérica al presidente del Grupo El Corte Inglés, Jesús Nuño de la Rosa.

Nacido en Madrid el 2 de junio de 1963, Don Jesús Nuño de la Rosa es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Antes de su incorporación a Viajes El Corte Inglés, en el año 1987, trabajó en el área de auditoría del Instituto nacional de Industria (INI), como parte de un programa de becas.

Nuño de la Rosa se incorpora a Viajes El Corte Inglés en enero de 1989, empresa donde ha desarrollado toda su actividad profesional desde entonces, ocupando puestos de responsabilidad en diferentes áreas de actividad de la agencia de viajes líder en España, hasta su nombramiento como director general en 1998. 19 años después, en octubre de 2017, entra a formar parte del Consejo de Administración de El Corte Inglés. En la actualidad, y desde junio de 2018, ocupa el cargo de presidente del Grupo El Corte Inglés.

Considerado como un referente en la Industria Turística, Jesús Nuño ha liderado la expansión internacional de Viajes El Corte Inglés, que cuenta ya con más de 130 puntos de venta en el extranjero, principalmente en Iberoamérica. En el Sector es conocido por su gran capacidad de trabajo y de liderazgo, por ser un profesional innovador, apoyando siempre iniciativas para paliar la estacionalidad mediante el lanzamiento de campañas que incentivan la compra antici-



pada y la creación de nuevos productos. Siempre ha apostado por la Formación, para hacer de los profesionales de la gran minoría de viajes verdaderos especialistas y siempre ha creído en el valor que aportan las Agencias de Viajes a los clientes y al conjunto del Sector Turístico.

En su última etapa como director general, llevó a cabo dos hitos relevantes como son el lanzamiento de Club de Vacaciones, único turoperador español especializado en programas de viajes para seniors, Utopía-Viajes El Corte Inglés, nuevo modelo de agencia con propuestas de viajes a la medida basados en experiencias únicas, y el turoperador generalista Tourmundial.



El director de comunicación de Viajes El Corte Inglés, Fernando Tomás, ha leído el discurso escrito por el propio presidente del Grupo El Corte Inglés, Jesús Nuño de la Rosa.

Nuño de la Rosa: 'Los empleados son los merecedores del galardón'

El presidente del Grupo El Corte Inglés, Jesús Nuño de la Rosa, que tenía previsto asistir a CIMET para recibir la Insignia de Oro y Brillantes, finalmente no ha podido participar debido al fallecimiento de su padre. El director general de Viajes El Corte Inglés, Miguel Ángel de la Mata, ha recogido el panegírico en su nombre, mientras que el director de comunicación de la agencia, Fernando Tomás, ha leído el discurso escrito por el propio Nuño de la Rosa. Tras agradecer su incorporación a la Galería de Próceres del Turismo Español, ha reconocido que "lo único que he hecho desde hace 30 años ha sido disfrutar". "Me he enamorado del Sector, he hecho grandes amigos y tengo maravillosos compañeros", prosigue. Además, hace especial hincapié en que "los trabajadores de Via-

jes El Corte Inglés son los verdaderos merecedores de esta distinción porque lo dan todo y son los ángeles de la guarda de nuestros clientes". "Son los artífices de lo que hoy es la agencia de viajes", subraya.

Jesús Nuño de la Rosa también ha aprovechado su intervención para ensalzar el papel que juega el Turismo, destacando es "un camino que nos acerca a las personas y promueve la colaboración entre países". Ante la "relevancia que ha adquirido", considera fundamental impulsar un modelo de "Turismo responsable que apoye la conservación del patrimonio y del medio ambiente". "Hay que preservarlo para las generaciones futuras y para conseguirlo, necesitamos fórmulas novedosas que nos permitan desestacionalizar las visitas y reducir el consumo".

El fabricante alemán cierra el año con 628 unidades y un 22,61% de cuota, con MAN y Scania completando el podio

Mercedes-Benz lidera con amplitud el ránking de autobuses y autocares matriculados en el año 2018

El año 2018 no ha resultado un buen año en lo que se refiere a matriculaciones de autobuses y autocares, ya que los vehículos más grandes cayeron un 2,39% respecto a las cifras de 2017 según datos de Aniacam,

hasta alcanzar las 2.778 unidades (curiosamente, la misma cifra para Anfac, que sin embargo calcula el descenso en un -1,7% respecto a las 2.827 computadas por ellos el año anterior). En cuanto a los

fabricantes, Mercedes-Benz fue el líder indiscutible con 628 matriculaciones, dejando a MAN, segundo clasificado, a más de un centenar de unidades. Scania completó el podio con una cifra redonda: 500.

Mercedes-Benz

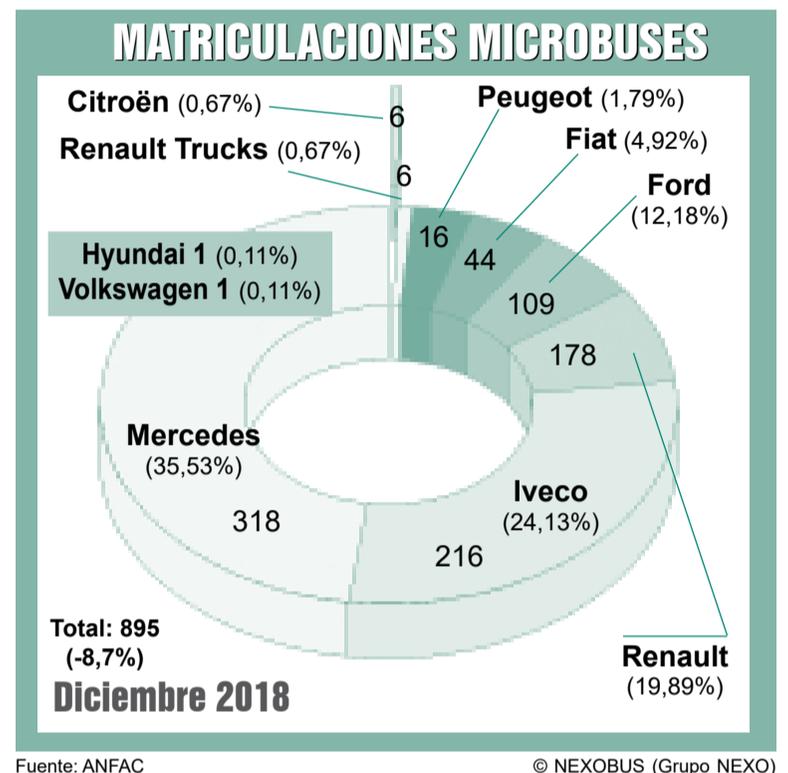
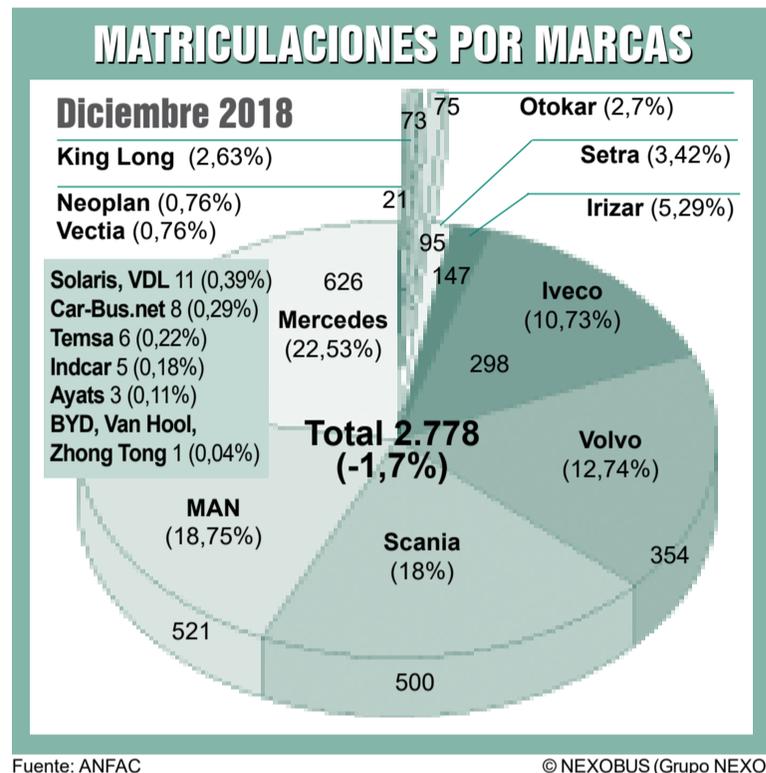
El fabricante germano ha conseguido el primer puesto del ranking de marcas, tras haber entregado 628 vehículos de pasajeros entre enero y diciembre del pasado año (626 para Anfac), frente a los 582 de 2017. Su penetración en el mercado también ha aumentado, logrando un 22,61% frente al 20,45% del ejercicio anterior. Gracias a que pudo incrementar su volumen de negocio casi un 8%, ha conseguido recuperar la posición de privilegio.

MAN

El segundo lugar del podio es para el otro fabricante alemán, que matriculó 521 unidades en 2018 (las mismas para Anfac), consiguiendo así una cuota de mercado del 18,75%. Prácticamente ha repetido la cuota de mercado que logró en 2017, perdiendo apenas 0,15%, aunque el número de unidades totales fue de 17 menos. Eso sí, asciende del tercer al segundo escalón de la clasificación.

Scania

La marca sueca, que había dominado el mercado el año anterior, cae al tercer lugar, con una cifra final de 500 unidades vendidas (mismo dato que el aportado por Anfac). Ha conseguido menos matriculaciones que en el año 2017 (que cerró con 596 unidades, lo que supone un descenso del 16,11%), con una cuota de



mercado para este 2018 del 18%, casi tres puntos menos. Aún así, se mantiene en posición de podio.

Volvo

El otro fabricante sueco repite posición en la lista. Este año ha alcanzado las 354 unidades (las mismas para Anfac), con un descenso del 5,6% respecto al ejerci-

cio anterior, cuando se quedó en 375. Esto le supone una cuota de mercado del 12,74%, algo menos de medio punto por debajo de la obtenida en 2017.

Iveco

Iveco también repite la quinta plaza en el ránking de marcas, debido a que ha pasado de 357 vehículos ma-

triculados en 2017 a los 298 de 2018 (Anfac le atribuye los mismos), con un descenso de volumen del 16,53% y una cuota de mercado del 10,73%, que se traduce en un descenso de algo menos de dos puntos.

Irizar

Importante crecimiento de Irizar, que se consolida como fabricante a tener

en cuenta en la venta de unidades completas. Supera el 5% de cuota de mercado gracias a sus 147 matriculaciones (las mismas para Anfac), elevando su volumen un 6,52% sobre el ejercicio anterior (138).

Setra

La otra marca de Evobus queda en séptimo lugar, alcanzando los 95 vehículos vendidos (igual cifra para Anfac) frente a los 75 del año precedente, creciendo más de un 26%, lo que deja su cuota de mercado en el 3,42%, +0,8 puntos sobre la que representaba en 2017.

Otokar

El fabricante turco distribuido por Somauto lidera el mercado del resto de las marcas, con 75 unidades (las mismas para ambas fuentes) frente a las 64 del ejercicio anterior (+17,19%), por lo que gana medio punto de cuota hasta situarse en el 2,7%.

King Long

King Long consolida la senda positiva que presentó el año pasado, matriculando 73 vehículos en 2018 (cifra con la que coincide Anfac), un 17,74% más. Por eso, su cuota creció casi medio punto, hasta quedar en el 2,63%.

El resto de marcas

Neoplan y Vectia (21) fueron las primeras marcas del resto, con crecimientos muy importantes (162 y 320%, respectivamente), por delante de VDL (11), que también crece en su primer año completo. Car-Bus.net (8) también irrumpe en la lista.

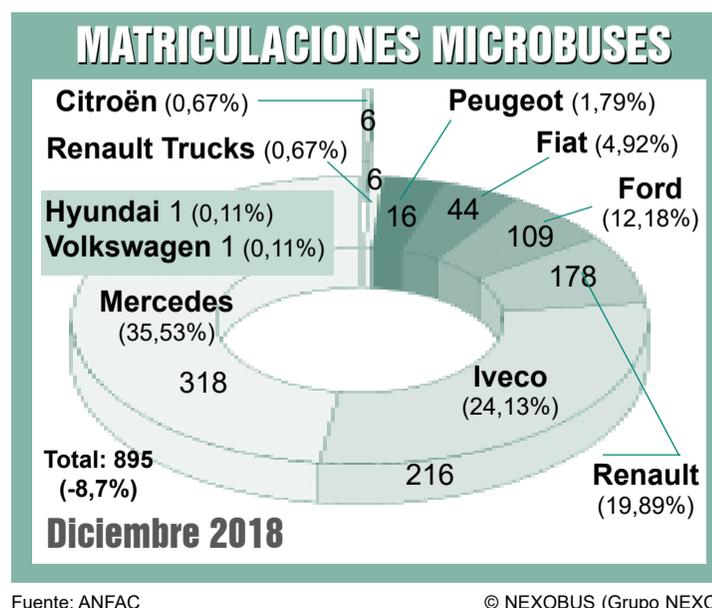
Los micros invierten la tendencia de 2017 perdiendo más de lo que habían crecido

El segmento de los microbuses (computados los de más de nueve plazas) truncó la senda ascendente que presentaba desde 2012, según los datos de Anfac. En 2010 su pérdida fue del 29,3% respecto al año 2009, agravando lo registrado el año anterior (cuando perdió un 15,5%), pero en 2011 la tendencia se invirtió levemente, pues el cómputo arrojó un balance de 567 unidades, un 2,5% más que en 2010. En 2012 se volvió de nuevo a los números rojos en el porcentaje de evolución (-13,4%), hasta cerrar con 491 vehículos matriculados, tendencia que se confirmó en 2013 con un volumen de 395 unidades, que suponen una pérdida del 19,6% a sumar a las mencionadas de años precedentes. Sin embargo, 2014

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

Por contra, 2018 se cerró con 895 unidades, un 8,7% menos, siguiendo la tónica general del Sector.

Por marcas, Mercedes-Benz, con 318 vehículos, mantiene su liderazgo en el segmento con más de un tercio del mismo, con más de un centenar de unidades por delante de Iveco. El podio lo completa Renault, que pasa de 112 a 178 vehículos nuevos.



El mercado nacional rompe con un lustro de datos positivos aunque mantiene un volumen más que aceptable

El Sector descendió un 3,7% en sus matriculaciones por la segunda mitad, tras un buen primer semestre

El mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) ha caído un 3,7% el año pasado sobre las cifras de 2017, al matricular 3.673 vehículos (124 unidades menos).

Con porcentajes de variación negativos tanto en los micros (-8,7%) como en los vehículos de mayor tamaño (-1,7%), el año no ha sido el mejor para los fabricantes que compiten en el mercado nacional,

si bien conviene recordar que Anfac incluye en sus cálculos a algunas marcas que Aniacam no considera, razón por la que esta última fuente aporta un dato final del ejercicio de 2.909 unidades (-3,9%).

Según las cifras facilitadas por Anfac, el año 2018 ha terminado con resultados a la baja en casi toda la segmentación de vehículos industriales: autobuses, autocares y microbuses además de tractoras y el conjunto de los camiones pesados, aunque los camiones rígidos, ligeros y medios no siguieron esta línea. En concreto, el segmento de autobuses, autocares y microbuses perdió en diciembre un 15,3%, para 261 unidades, dejando la cifra total de los 12 meses del año en un -3,5% y un total de 3.673 nuevos registros.

entidades se explica porque aplican criterios distintos y no incluyen a las mismas marcas en la lista de los fabricantes en ambos segmentos.

Matriculaciones por CCAA

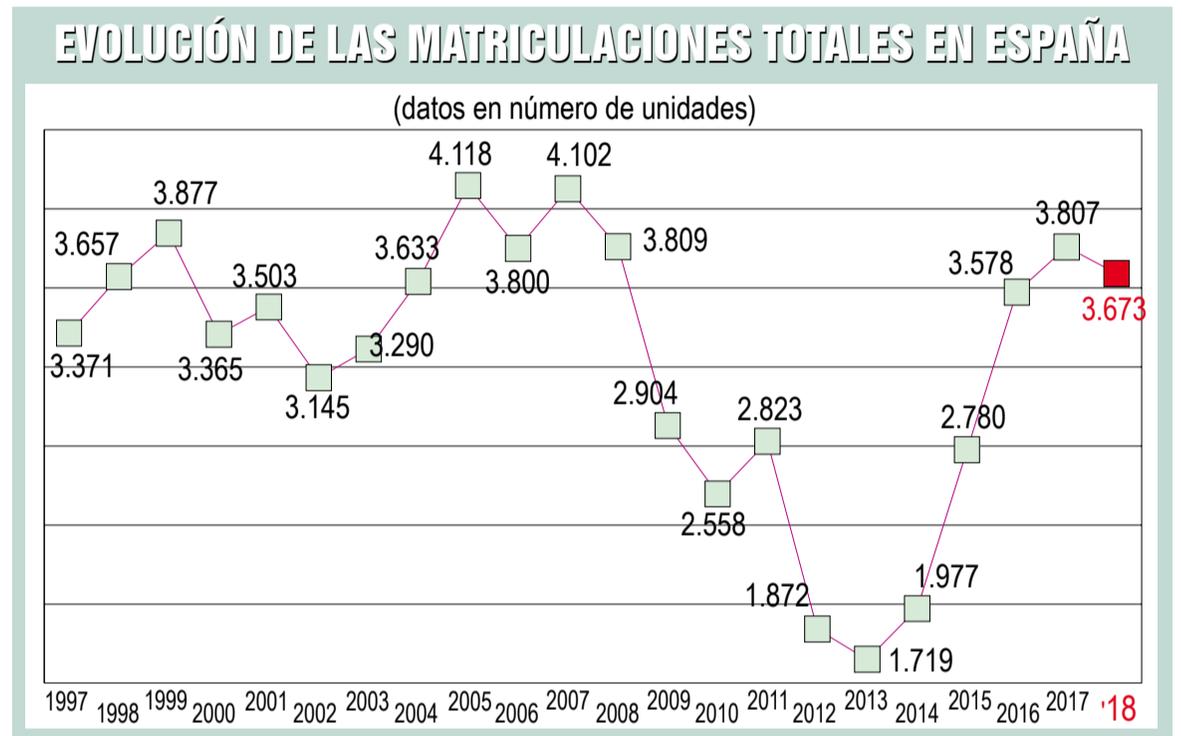
Si se consideran todos los vehículos de pasajeros, por comunidades autónomas las matriculaciones en 2018 las encabeza Madrid, con 884 unidades, seguida de Cataluña (597 unidades), Andalucía (382), Canarias (327) y Galicia (268). Siempre considerando los datos de enero a diciembre, Extremadura es la que más creció (+43,6%), por delante de Aragón (+40,8%), mientras que en el lado opuesto se sitúa Cantabria (-51,6%).

También se repiten las mismas tendencias en los datos de Aniacam, si bien con algunas variaciones. Para la Asociación Nacional de Importadores, el mercado español de vehículos de pasajeros (autobuses, autocares y microbuses de más de nueve plazas) cayó un 3,9% el año pasado sobre las cifras de 2017, al matricular 2.909 vehículos (118 unidades menos que en el año anterior). Con porcentajes de variación negativos y menos favorables en el caso de los más pequeños (del -27,6% frente al -2,4% en el conjunto de los autobuses y autocares), las diferencias entre ambas

Si se analizan los datos de matriculaciones para diciembre, las comunidades que más vehículos industriales registraron tienen nuevamente a Madrid a la cabeza (71), seguida de Canarias (53) y Cataluña (43), para un total de 261 unidades, siendo bastantes regiones las que bajan respecto al mismo mes de 2017.

Explicaciones al alza

Para Noemi Navas, directora de Comunicación de Anfac, "la caída



Fuente: Dirección General de Tráfico/ANFAC.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

general de las matriculaciones de diciembre, tan excepcional para un cierre de año, solo puede explicarse bajo la óptica de la debilidad de la

demanda, máxime si se tiene en cuenta la caída en el canal de particulares. Es el momento de explicar con claridad que la renovación

del parque automovilístico con vehículos cero y bajas emisiones es positiva para la descarbonización y la mejora de la calidad del aire".

En total, el mercado de autobuses y autocares nuevos alcanzó en la Unión Europea las 41.992 matriculaciones

Europa casi repite sus resultados del año anterior, perdiendo apenas 1,3 puntos con respecto a 2017

De enero a diciembre del año pasado, según las cifras de Acea, el mercado de autobuses y autocares nuevos alcanzó en la UE las 41.992 unidades, un 1,3% más que en 2017. Como mercados más pujantes encontramos a Lituania (+77,6%) y República Checa (+49,6%). Entre los mercados de mayor dimensión, Reino Unido fue el que más unidades matriculó (7.403), aunque con un descenso del 11,3%. Por detrás se sitúan Alemania (6.687 unidades, -0,1%), Francia (6.230, -1,6%), Italia (4.584, creciendo el 36,7%), y España (3.327, -5,7%). Bélgica, Grecia, Irlanda, Portugal y Rumanía también computaron una evolución positiva, por encima del 20%. Por contra, Dinamarca, Estonia, Letonia, Holanda y Suecia fueron los mercados con mayores pérdidas porcentuales. En diciembre del año pasado, las cifras de matriculaciones para los países de la UE mostraron una caída del 13,4% en comparación con el mismo mes de 2017. España tuvo un resultado del -16,7% este mes.



Fuente: ACEA.

La asociación de carroceros organiza su tradicional jornada abordando la ley de financiación y el sistema concesional

Ascabús presenta buenos resultados, con un 19% de crecimiento en el mercado exportador

El pasado miércoles 23 de enero tuvo lugar en el hotel Novotel de O'Donell, Madrid, una nueva jornada organizada por Ascabús, que repite un

año más, para tratar dos de los temas principales y que más preocupan en estos momentos al sector de transporte de viajeros por carretera: el sistema

concesional español y la liberalización y la nueva Ley de Financiación del Transporte Urbano, que se prevé que entre en vigor durante este 2019.

Ascabús, Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses, organizó el pasado 23 de enero en Madrid la 'Jornada Técnica de Ascabús'. Con la presencia de Miguel Ruiz, presidente de Atuc; y Benito Bermejo, subdirector de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte del Ministerio de Fomento, y de todos los carroceros asociados, fueron trasladados dos temas de actualidad para el sector del transporte de viajeros, como son: la nueva ley de Financiación del Transporte Público y el sistema concesional español, y la liberalización del transporte de viajeros. La jornada fue presidida por Rafael Barbadillo, presidente de Confibus.

A la jornada, asistieron 85 personas en representación de las más importantes empresas de transporte público y privado, así como representantes de la Administración.

Datos positivos de Ascabús

El presidente de Ascabús, Javier González, fue el encargado de inaugurar la jornada. Para comenzar, tras agradecer a las empresas asistentes su presencia, hizo un repaso a los resultados macroeconómicos de Ascabús durante el año 2018. En ellos destacó la creación de empleo y

el mercado de exportación, que aumentó un 19% respecto al año anterior.

Después fue el turno de Miguel Ruiz Montañez, presidente de la Asociación de transportes públicos urbanos y metropolitanos (Atuc), quien destacó que "tenemos que hacer una gran renovación de flota pero sabemos que no es fácil, somos el único país de Europa que no tenía una ley de financiación". El presidente hizo un repaso a los 10 años que lleva Atuc trabajando para que en el Gobierno estudiasen el crear la Ley, en los que "hemos dado un paso histórico consiguiendo que los partidos se reúnan para crear una PNL. Sabemos que no comprometemos nada pero valoramos que se haya puesto un plazo máximo de seis meses".

Borrador de ley, listo

Desde la Asociación aseguran que el borrador de la Ley estará listo la próxima semana, ya que los partidos políticos se lo han pedido para poder sentarse a negociar. "El 30 de enero liberamos y difundimos el borrador. Estarán presentes los cuatro portavoces de fomento de los principales partidos (PP, Ciudadanos, PSOE y Podemos) y mucha prensa, debido a la expectación que ha generado", afirmó Miguel Ruiz.



Animó a todos los asistentes a acudir a la reunión para conocer de primera mano el resultado de las negociaciones y los avances.

El presidente de la Asociación preguntaba después a las empresas presentes cómo podía ser que "a finales de enero no se sepa la financiación que va a recibir el Sector del transporte de viajeros por carretera en el año 2019". Atuc

propone que "se debe ordenar y analizar: qué se financia, cómo se financia y quién lo financia. Hemos trabajado y negociado con el Gobierno, con fabricantes y con consumidores para crear un marco estable que permita una planificación a medio y largo plazo, al menos a cuatro años vista".

En una ronda de preguntas final en la que los carroceros

tuvieron oportunidad de presentar sus preocupaciones ante los directivos, Miguel Ruiz concluyó que "planificar a cuatro años vista es maravilloso, casi ciencia ficción para nosotros. Poder decidir nosotros mismos nuestras inversiones a corto y medio plazo es beneficioso para todos. Nos iría mejor tanto a carroceros como a transportistas".

Atuc reunió el pasado 30 de enero a los principales partidos políticos

Atuc reunió el 30 de enero a los principales partidos políticos para debatir en torno a las claves de su Ley de Financiación, qué esperan para el primer trimestre de este año, ya que a finales de septiembre se aprobó la propuesta en la Comisión de Fomento para su puesta en marcha en el plazo de seis meses.

La jornada fue inaugurada por María José Rallo, secretaria general de Transporte. En la misma participaron los miembros de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados de las principales fuerzas políticas representadas por Miguel Barrachina (PP), César Ramos (PSOE), Sergio Pascual (Unidos Podemos) y Miguel Garaulet (Ciudadanos); quienes debatirán en torno al marco legal que requiere la financiación del transporte público en España, el único país de Europa que carece de esta Ley.

Actualmente el transporte público se encuentra infrafinanciado y busca sentar las bases de un sistema eficiente, que cueste alrededor de

5.000 millones de euros anuales y que se costea aproximadamente en un 50% con recursos públicos.

El objetivo principal de la Ley de Financiación del Transporte Público es: distribuir mejor los recursos, asignar competencias y responsabilidades a las distintas administraciones y acabar con el problema de la imprevisibilidad. Hoy en día, los ayuntamientos desconocen las cifras que el Estado va a concederles hasta finales de año, cuando los presupuestos municipales tienen que estar elaborados con antelación.

Atuc asegura que esta ley permitiría trabajar a varios años vista y posibilitaría a ayuntamientos y operadores conocer con qué fondos contarán y qué capacidad de maniobra tendrán para invertir, fundamental para reforzar el sistema y mejorar la calidad del servicio en un contexto marcado por el cierre paulatino de los centros urbanos a los vehículos privados, que a su vez se traducirá en un aumento de usuarios..



Benito Bermejo defendió la importancia de que todos los tráficos sean de titularidad pública, así como su exclusividad

Satisfacción en Fomento por la decisión del Europarlamento sobre el sistema concesional

El subdirector general de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Benito Bermejo, fue el encargado de repasar el actual sistema concesional español, solo un día después de que el Parlamento Europeo decidiera posponer el proceso de liberalización que habría acabado con dicho sistema nacional.

"Tenemos que tener en cuenta tanto las características específicas de nuestro país, como su densidad de población y su compleja orografía. Aun así, superamos los 1.400 millones de viajeros, alcanzando el tercer lugar en la Unión Europea, solo por detrás de Alemania y Francia".

Bermejo recalcó que existen 1.300 contratos de servicio público a nivel nacional, de los que 82 dependen del Estado, dando servicio a 1.900 municipios y con una media de 54 paradas por contrato. Entre los datos aportados por el

subdirector resalta que "atendemos 41.000 tráficos distintos, con una tarifa media de 0,64 euros/km. El indicador de calidad observada está en 3,72 sobre cinco, mientras que la esperada asciende a 4,25. Y no olvidemos que todos estos servicios se autofinancian, no le cuestan dinero al Estado".

El subdirector mencionó que todas las poblaciones de más 50 habitantes tienen una conexión de transporte por carretera y que el 54% de los autobuses están preparados para PMR, añadiendo que "los precios son más que competitivos, porque el trayecto Madrid-Málaga cuesta 17 euros, y el Madrid-Segovia desde cuatro euros".

Claves del éxito

Para Bermejo, la clave del éxito del sistema estriba en que "todos los servicios son públicos, dependen de las distintas Administraciones y la rentabilidad de unos tráfi-

cos se compensa con la de otros. Esta filosofía debe imperar, y eso se logra mediante la exclusividad en dichos tráficos". De hecho, recordó que "en 2007 se aprobó el Reglamento 1370, que refrendaba la validez de nuestro sistema, el cual incluso fue tomado como ejemplo. En la actualidad, la renovación de las concesiones se ha visto ralentizada por un exceso de judicialización, aunque esperamos que, ya desde este mes de febrero, el nuevo pliego esté listo y se puedan retomar las renovaciones".

El objetivo del Ministerio es "mejorar y consolidar el sistema concesional, facilitando la libre concurrencia a los concursos en beneficio del usuario, con una seguridad jurídica garantizada y potenciando la competencia". Como ejemplos, Bermejo aportó que en los últimos 10 concursos se ha cambiado de operador en siete, con un incremento de las frecuen-



cias del 43% y un descenso de las tarifas del 37%.

Para finalizar, el subdirector general explicó que la liberalización se pretende porque "algunos países tienen el mercado cerrado, algo que el 1073 no recoge. Está claro que el autobús tiene desventajas frente a otros modos en sus ratios de crecimiento,

pero no debemos obviar que es un mercado muy maduro". Sobre la concurrencia, destacó que "cualquier operador puede optar a cualquier concurso", concluyendo que "cualquier cambio que se produzca no sería bueno, y obligaría a modificar todo el sistema de movilidad que tenemos en la actualidad".



La información profesional no es un juego de niños

NEXOTUR ofrece, cada semana, la información más útil, rigurosa y comprometida con el Sector. Sin rumores, ni vida social o datos sin contrastar. Un instrumento de trabajo al servicio del agente de viajes emisor y en defensa de sus intereses.

Servicio de Atención al Lector de NEXOTUR

☎ 91 369 41 00 (16 líneas) / Fax: 91 369 18 39

DEPARTAMENTO SUSCRIPCIONES: Lope de Vega, 13 / 28014 Madrid

E-mail: atencion-clientes@nexotur.com / P.O. Box: 10.119 / 28080 Madrid



De Profesional a Profesional

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 ¿Tus clientes tienen algo que regalar? PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

NEXOTUR Directorio Profesional de Agencias de Viajes ANUARIO (1 EDICIÓN)

NEXO HOTEL Directorio Profesional de 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 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 AUTOMOCIÓN
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



GOLD&TIME
JOYERÍA Y GEMOLOGÍA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

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

ALTA RELOJERÍA
RELOJERÍA DE ALTA GAMA
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



DOSSIER
DE JOYERÍA ESPAÑOLA
MENSUAL (10 EDICIONES)

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

ART&VALUE
TASACIÓN DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)

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

Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERÍA
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
RELOJERÍA ESPAÑOLA

AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

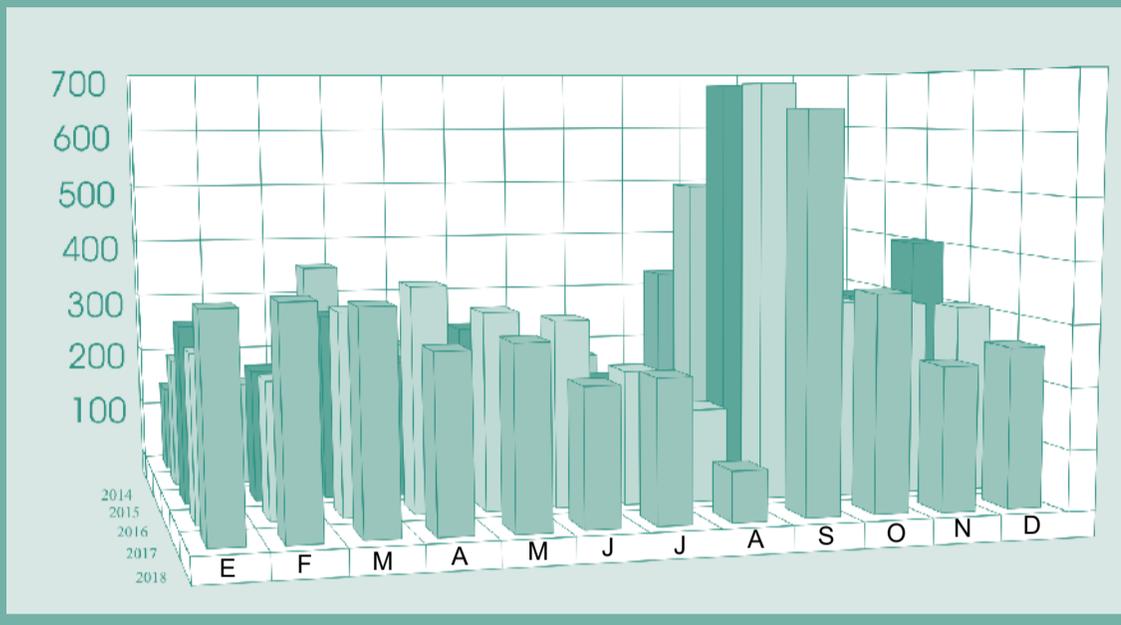
SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

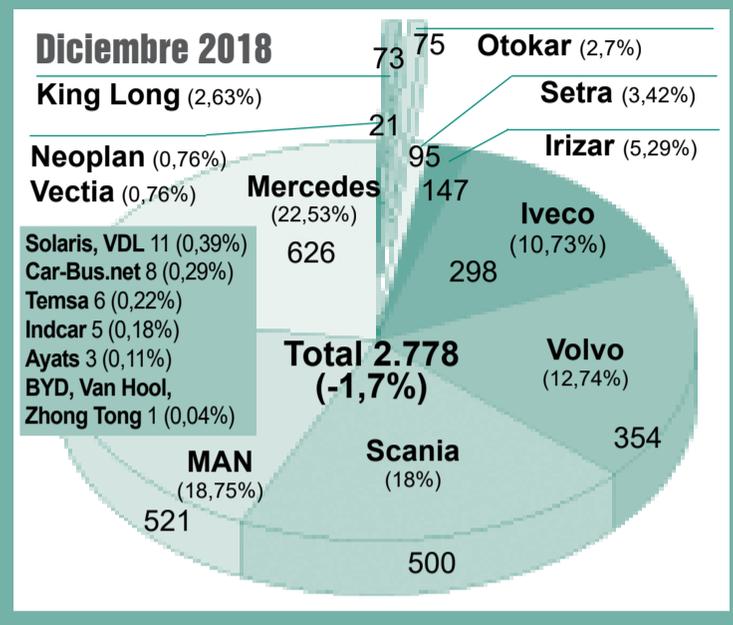


Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Pues ya conocemos el dato definitivo del año correspondiente a las matriculaciones sectoriales, que viene a confirmar lo que se venía anunciando desde el verano: que cerraría en negativo. Otro mes en rojo, el de diciembre (-15,3%) provoca que el resultado definitivo se quede en un -3,5%, aunque matizando que los vehículos de menos de nueve plazas cayeron un 8,7% y que los autobuses y autocares apenas lo hicieron un 1,7%. Durante los tres últimos trimestres, solo los meses de julio y octubre han registrado cifras mejores que las del mismo mes del año precedente, lo que, a pesar del buen arranque del año, ha causado la bajada final.

MATRICULACIONES POR MARCAS



Fuente: ANFAC

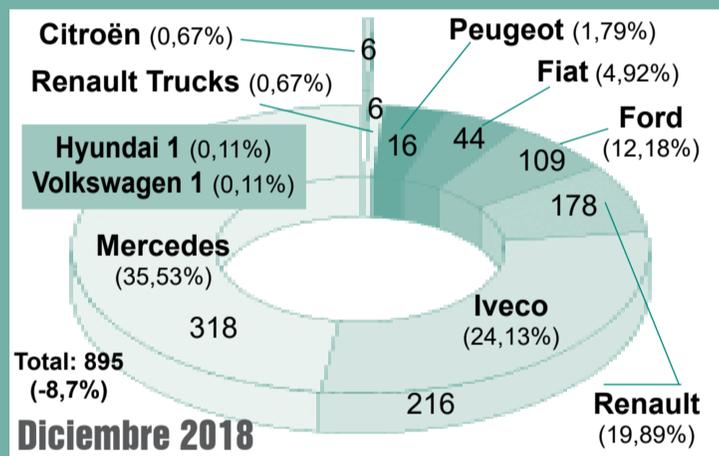
© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Diciembre consumió el cierre del ejercicio a la baja, pues su descenso del 16,4% contribuyó a que las matriculaciones de autobuses y autocares concluyeran el ejercicio con una pérdida del 1,7% sobre el año anterior. Por lo que respecta a las marcas, Mercedes lideró el mercado por más de un centenar.

ANIAMCAM

Mercedes	628
MAN	521
Scania	500
Volvo	354
Iveco	298
Irizar	147
Otros	309

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

Cómo pueden llegar a cambiar las cosas en apenas un mes. Si a finales de diciembre hablábamos de que todas las provincias de nuestra lista se situaban por debajo del euro/litro, a finales de enero ya no quedaba ninguna en esos guarismos. Además, el reparto geográfico también resulta muy distinto al de meses anteriores, pues no aparece ninguna provincia de Castilla y León, mientras que el Levante predomina con hasta cuatro, a las que habría que sumar, casi por proximidad, Albacete y Teruel. Algeciras, que mantiene un precio constante desde hace muchas semanas, encabeza el ranking, por delante de Girona y de Teruel. Sin duda, el incremento del impuesto se hace notar.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Enero 2019 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

Las 10 provincias más baratas

ALGECIRAS - BALLENOIL (CA)	1,009
BANYOLES - CONDIS (Gi)	1,019
ALCAÑIZ - COTRATUR (Te)	1,021
JUMILLA - COTRAJU (Mu)	1,022
ALCOLEA - (NINGUNO) (Co)	1,023
PAMPLONA - PETROPRIX (Na)	1,029
LOGROÑO - GMOIL (LR)	1,029
LA RODA - RODATRANS (Ab)	1,030
BOT - COOP. AGRÍCOLA (Ta)	1,030
CASTELLÓN - ALCAMPO (Cs)	1,035

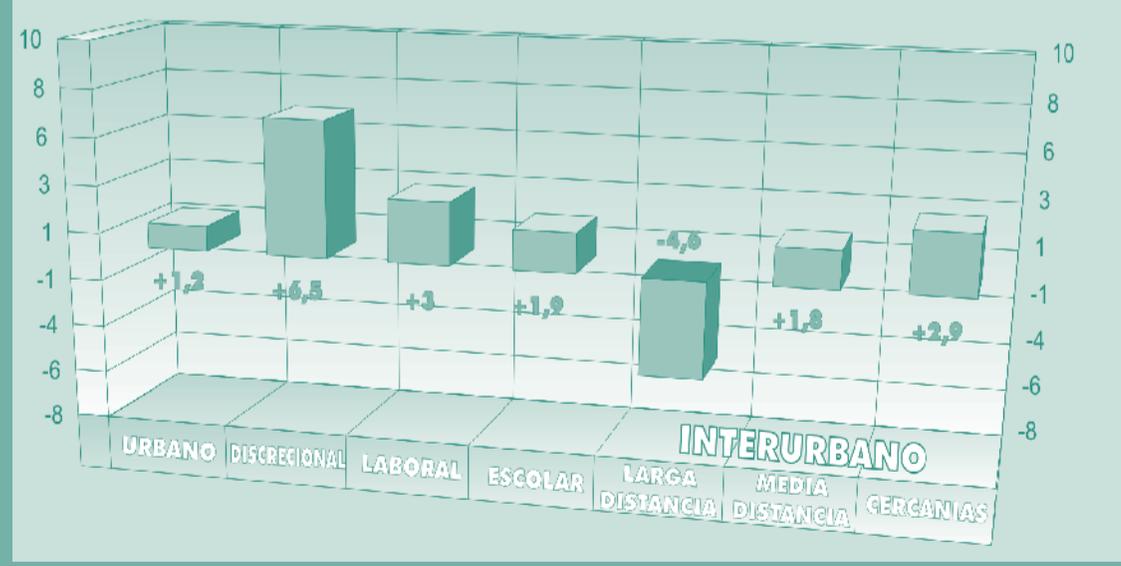


Fuente: Ministerio de Economía

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

Noviembre 2018



Fuente: INE.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de noviembre arrojó un dato positivo, con 437,1 millones de usuarios, un 2,4% más que en el mismo mes del año 2017. El transporte urbano sube un 2,5% en tasa anual, misma cifra que el interurbano. El volumen descendió un 6,3% con respecto a octubre, con el urbano en autobús subiendo un 1,2% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 3,1% y el discrecional un 3,4%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

Enero 2019 - Servicio Público Autobús

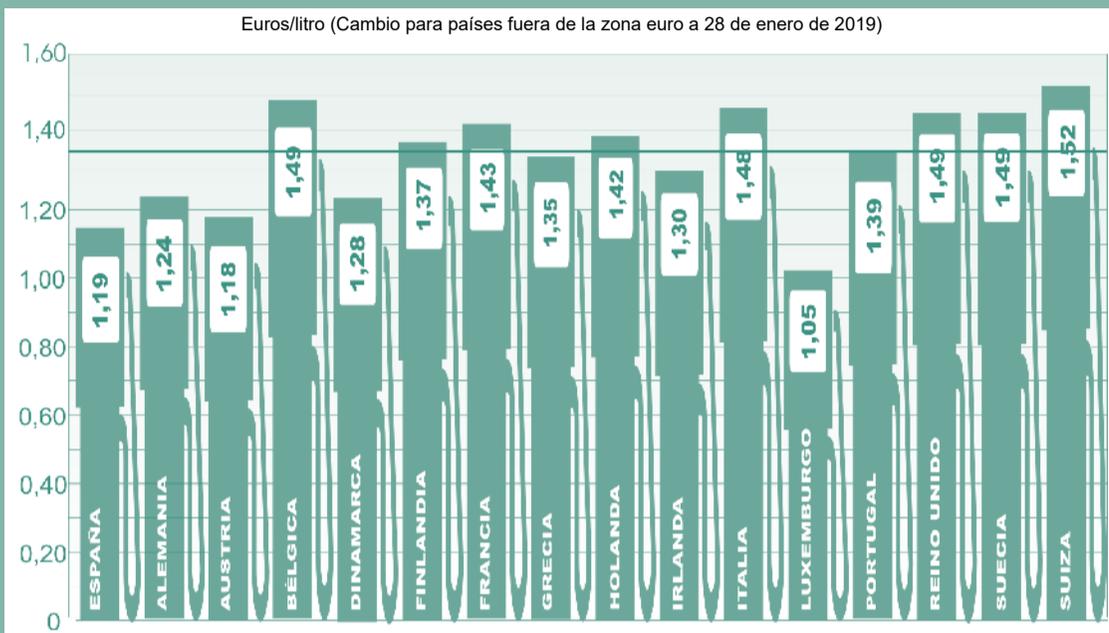


Fuente: Ministerio de Fomento (a 3 de enero)

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

A comienzos de enero se pudo observar, por tercer mes consecutivo, el mismo número de empresas de transporte de viajeros, que llevaba un trimestre al alza. Solo en Canarias y Cataluña se produjeron cambios en el número total de empresas, que se estabiliza.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU.

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

La subida del precio del petróleo comienza

se a notar en buena parte de los países de nuestro entorno. A pesar de que la comparativa con el último mes aún es positiva, ya que el precio medio desciende dos céntimos, esa misma cantidad es la que se ha incrementado el precio en la última quincena. Según los datos de la 5ª semana del año, dicha media se establece en 1,354 euros/litro. Algunos Estados, como España (por decisión gubernamental) o Portugal, han visto cómo su dato se incrementa en cuatro céntimos,

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 28.01.2019)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,142
Libra Esterlina.....	0,866
Franco Suizo.....	1,132
Corona Danesa.....	7,462
Corona Noruega.....	9,718
Corona Sueca.....	10,334
Florinto Húngaro.....	317,139
Zloty Polaco.....	4,286
Corona Checa.....	25,595
Leu rumano.....	4,76
Rublo Ruso.....	75,33

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,876
1 Libra Esterlina.....	1,153
1 Franco Suizo.....	0,883
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,103
1 Corona Sueca.....	0,097
100 Florintos Húngaros.....	0,32
1 Zloty Polaco.....	0,233
100 Coronas Checas.....	3,91
1 Leu rumano.....	0,21
100 Rublos Rusos.....	1,33

Bus stop



El modelo español sobrevive

Daniel Gallego

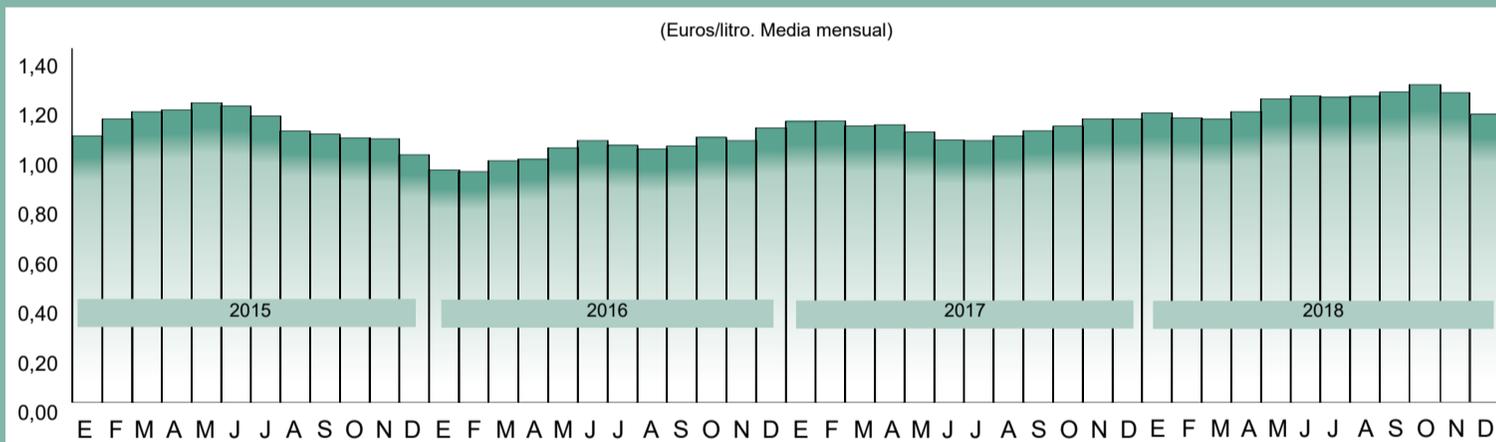
EL PARLAMENTO EUROPEO ha tomado una decisión. La liberalización del transporte de viajeros tendrá que esperar. Eso supone que el modelo concesional español no se verá modificado a corto plazo, y que las líneas regulares de transporte seguirán, más o menos, como hasta la fecha.

Es curioso recordar que el modelo doméstico fue tomado como ejemplo, hace apenas una década, para redactar el Reglamento 1073. Pero lo que entonces era motivo de copia, de adaptación a los ordenamientos jurídicos nacionales, ahora se ha intentado modificar; más aún, casi denostar.

¿Por qué? Algo que ha demostrado su eficacia durante muchos años, no debería ser echado por tierra de manera tan gratuita. Esa máxima de que 'lo que funciona, mejor no tocarlo', en este caso no se aplica. Mejor dicho, se ha querido no aplicar, porque al final, el sentido común se ha impuesto y se ha tomado la decisión más apoyada en nuestro país. Bien es cierto que no por todos, pero sí por la mayoría.

En todo caso, es probable que esta historia tenga más capítulos a la vuelta de la esquina. Que Francia y Alemania tengan sus mercados liberalizados indica la tendencia en Europa, pero al menos España ha ganado la primera batalla. La resolución definitiva, ya se verá.e

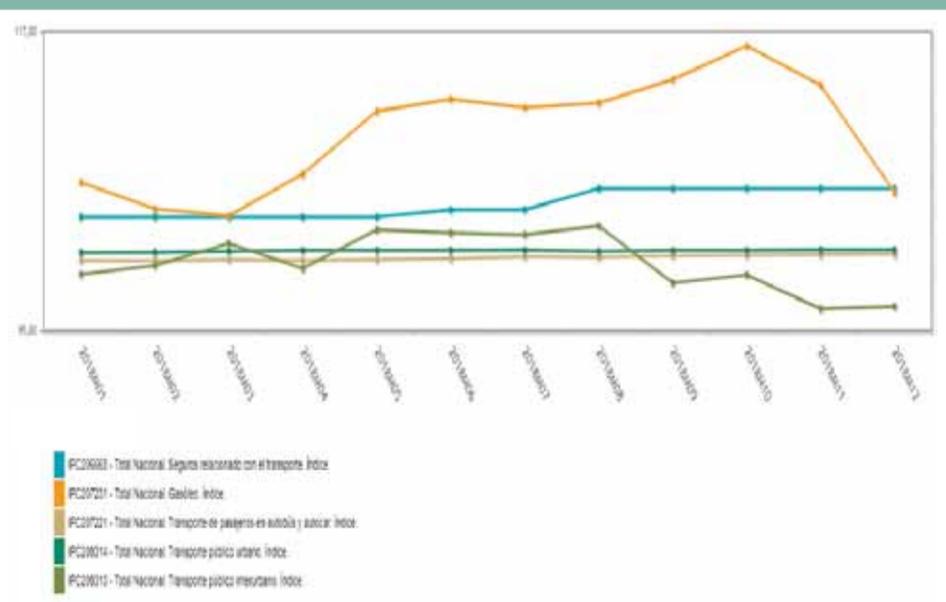
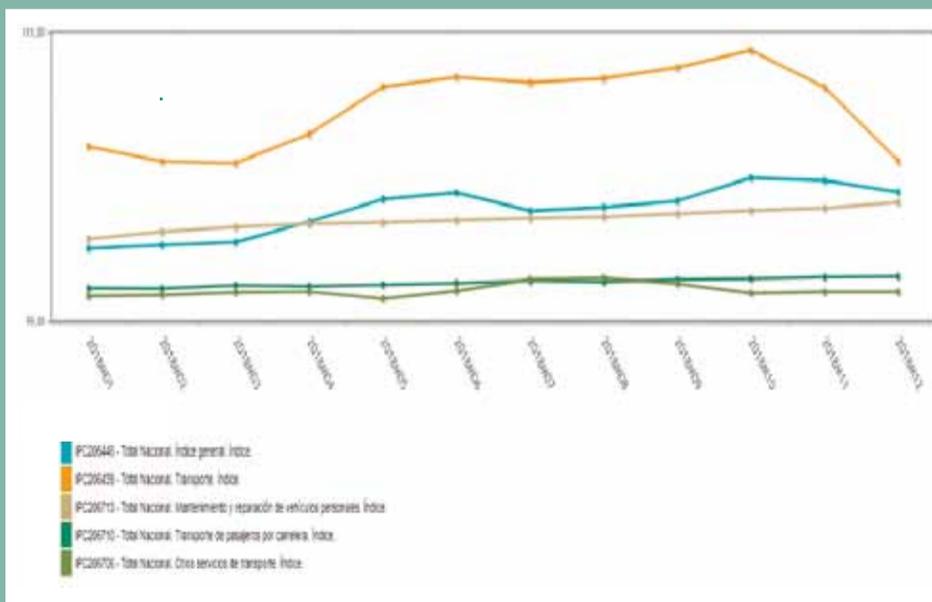
PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



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 diciembre se aprecia, por fin, el descenso de la curva del Gasóleo de una manera más que notable, lo que arrastra a su vez a la curva del transporte, en el mismo color naranja. La lástima es que el dato de enero ya no será tan positivo, a tenor de lo que hemos vivido durante las últimas semanas, en relación al impuesto sobre el diésel (que al Sector no le afecta, pero a la sociedad si) y al incremento del barril de Brent. En el resto de los indicadores, estabilidad generalizada, a excepción del precio del transporte de pasajeros en autobús y autocare, que en el último mes no varía, pero que acumula una tendencia descendente desde mediados del pasado ejercicio.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS

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

CARROCEROS

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

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P.de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
Pi. Torres Pujals, 4 Arbucies GIRONA	☎ 972-860054
INDUSTRIAL CARROC LORQUINA	☎ 968-441933
Ctra. Granada, s/n Lorca MURCIA	☎ 968-443767
INSULAR CARROCERA	☎ 928-416768
R. los Tarrales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774
INTEGRALIA	☎ 948-314049
Pi. Comarca2, c/F, 15 Ezkiroz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP	☎ 943-809100
B.ª S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
C.ª Sant Hilari, km 3. Arbucies (GI)	☎ 972-861186
OMNIBUS VEHIC. INDUSTRIALES	☎ 93-8774010
Sallent, s/n. Manresa BARCELONA	☎ 93-8774024
SALVADOR CAETANO ESPAÑA	☎ 91-8956113
Ctra. Andalucía, K. 31,800 MADRID	☎ 91-8956504

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

AUTOPORTANTES

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

MICROBUSES

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

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

INDUSTRIA AUXILIAR

ACCESORIOS

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

BATERÍAS

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

BILLETAJE

CALMELL	calmell@calmell.com
Pol. Pla D'En Coll. Montcada	☎ 93-5641400
08010 BARCELONA	☎ 93-5645822
IFB IND. BOTELLA	badalona@ifb.es
Manuel Fdez. Márquez, 78	☎ 93-3873600
Badalona BARCELONA	☎ 93-3873106
ISIS INGENIERIA Y SISTEMAS	isis@isis-is.com
Greenlandia, 4, CC Perales.	☎ 91-6848015
Getafe 28909 MADRID	☎ 91-6848971
MAEXBIC	☎ 93-8432400
N-152, Km.34,3 C.C. San Jordi.L'Amella	☎ 93-8432102
MASISCONVI	☎ 93-8409299
Rioja, 24. Les Franqueses del Vallés	☎ 93-8467704

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

BUTACAS

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

CAJAS DE CAMBIOS

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

CALEFACCIÓN

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

CLARABOYAS

INTERCAR	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S. Just Desvern BARNIA	☎ 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 BARNIA	☎ 93-7954718

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

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

FRENOS

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

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

ILUMINACIÓN

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

LAVADO

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

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

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

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

LUBRICANTES

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

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

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

LUNAS

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

NEUMÁTICOS

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

NEVERAS

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

PINTURA Y DECORACIÓN

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

PLATAFORMAS

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

PROPULSORES

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

PUERTAS

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

SEGUROS

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

SERVICIOS

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

SUELOS

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

SONIDO Y 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 Quirzè	☎ 93-7123453
CONTITECH ESPAÑA	☎ 93-4800400
Ctra. Hopitalet, 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

Expertos en Consultoría de
Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional

Solicite Información a direccion-tecnica@nexopublic.net

Nexopublic
CONSULTING

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

ZF posibilita nuevas formas de movilidad

Cada vez estamos más cerca de la conducción autónoma en las ciudades. En CES 2019, ZF presentará un volante y un robo-taxi sin pedal para mostrar cómo sus tecnologías permiten nuevas formas de movilidad urbana. Los usuarios podrán parar el taxi con su teléfono y maniobrarán de forma autónoma para recogerlos. "La automatización, la electrificación y la conexión en red son habilitadores críticos ya que el transporte de personas y mercancías aumenta continuamente en los centros urbanos. ZF está habilitando y configurando la movilidad de la próxima generación", dijo Torsten Gollewski, jefe de Ingeniería Avanzada en ZF.

La empresa alemana ofrece soluciones de movilidad que incluyen novedosos sistemas de radar y sensores para ayudar a detectar el entorno del vehículo. Poseen computadoras potentes como el ZF ProAI RoboThink con software y algoritmos que permiten mejorar los sistemas de seguridad. Los clientes también pueden beneficiarse de la capacidad de ZF para conectar en red de manera inteligente estos sistemas e integrarlos en los vehículos.

Continental crea el laboratorio 'Taraxagum' de investigación para el caucho de diente de león

Este nuevo espacio se establece como base para futuras investigaciones sobre la agricultura

Continental, empresa de tecnología y fabricante de neumáticos premium, ha inaugurado oficialmente su laboratorio de investigación "Taraxagum Lab Anklam" en Anklam, Mecklemburgo-Pomerania Occidental, Alemania.

El edificio, que cubre un área de 30.000 metros cuadrados, ya está listo para ser ocupado, solo un año después del comienzo de las obras en noviembre de 2017.

Este nuevo espacio se establece como base para futuras investigaciones sobre agricultura y el proceso de extracción de diente de león ruso, como fuente alternativa de materia prima al árbol de caucho en los trópicos. Los resultados positivos de la investigación permitirán a Continental introducir esta materia prima en la producción en serie dentro de 10 años, con el objetivo de obtener una proporción creciente de la demanda de caucho natural proveniente de esta planta. En la inauguración, Nikolai Setzer, miembro del consejo ejecutivo de Continental AG y jefe de la división de neumáticos, apuntó: "Estamos orgullosos de inaugurar este proyecto. Somos el primer fabricante de neumáticos en el mundo

en invertir una cantidad importante en la industrialización del caucho de diente de león. Creemos que el diente de león ruso es una alternativa importante y complementaria al caucho natural convencional de hevea brasiliensis, que nos permite satisfacer la creciente demanda global de una manera compatible con el medio ambiente".

Además, la inversión en este nuevo laboratorio de investigación supone otro hito tecnológico en el camino hacia la implementación de Visión 2025 que Continental ha desarrollado para su negocio de neumáticos. "Como parte de nuestra estrategia de Visión 2025, hemos invertido más de 2.000 millones de euros en producción, investigación y desarrollo, así como en empleos y nuevos productos en todo el mundo desde 2011. Anklam ocupa ahora un lugar destacado en la serie de proyectos únicos en Europa, América y Asia", destacó Setzer.

A medio plazo, alrededor de 20 empleados con conocimientos en ciencias agrícolas, química y tecnología de producción y proceso investigarán en el cultivo de plantas y desarrollarán, instalarán y operarán máquinas para pro-



cesar el diente de león ruso en la nueva ubicación. El Ministerio de Asuntos Económicos del estado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental apoyó el proyecto orientado hacia el futuro con 11,6 millones de Euros para crear empleos de alta calidad a nivel local. La nueva ubicación también permitirá crear oportunidades para los agricultores de la región y sus áreas de cultivo.

Durante la ceremonia de inauguración, Harry Glawe, ministro de Asuntos Económicos de Mecklemburgo-Pomerania Occidental; Michael Galander, alcalde de Anklam; y el responsable del centro, el Dr. Carsten Venz; se dirigieron a los

socios del proyecto, periodistas, agricultores y vecinos.

"Con esta apertura en Anklam se sientan las bases para la investigación y el desarrollo en una nueva dimensión y diversidad. Estamos totalmente convencidos de que este proyecto tiene el potencial para dar forma al futuro de la región. Nuestro objetivo es que, con el éxito del proyecto de investigación, surja una planta de producción de caucho natural. Esta empresa contribuye a crear valor de una forma más directa y a la agricultura local, así como a la industria en la región", subrayó Harry Glawe, ministro de Economía, y Salud de Mecklemburgo.

Alstom prueba en Barcelona su nuevo Aptis, que fusiona el bus con el tranvía

El AMB dispondrá, durante las próximas semanas y en fase de prueba, del vehículo de transporte urbano Aptis, una nueva experiencia de movilidad de la empresa Alstom, que diseña, desarrolla y suministra equipos y servicios para el sector del Transporte. El Aptis, siendo 100% eléctrico, fusiona el concepto y el diseño del autobús y del tranvía, para mejorar la experiencia y la comodidad del pasajero.

La presentación del autobús eléctrico (Aptis) y la cesión del prototipo del vehículo, tuvo lugar el 15 de enero, delante del Polideportivo Salvador Gimeno de Sant Joan Despí. El vicepresidente de Movilidad y Transporte del AMB y alcalde del municipio, Antoni Poveda, y el director de Producto y Marketing de la Plataforma Autobús Eléctrico Aptis, Fernando Sunyer, han liderado el acto de presentación.

"Este acuerdo de colaboración entre AMB y Alstom se enmarca en la estrategia metropolitana de electrificación de la flota de vehículos de transporte, con emisiones cero", explica Poveda, quien destaca la necesidad de conocer las nuevas propuestas de los fabricantes y ver cómo ellos también se adaptan al cambio de hábitos que requieren las



ciudades y que se reclama desde la administración para mejorar la calidad del aire.

"Aptis es una innovadora solución innovadora de movilidad eléctrica que está despertando el interés de las ciudades en toda Europa. Estas pruebas nos dan la oportunidad de demostrar las ventajas y elementos diferenciales de nuestro autobús. Con su perfecta integración en el entorno urbano, ofrece una solución confortable, accesible, sostenible y eficiente para los pasajeros, operadores y responsables de movilidad urbana", destaca Fernando Sunyer.

Las pruebas que se realizarán las próximas semanas tendrán lugar en el servicio de Bus Metropolitano del AMB, y se desarrollarán en recorridos del Bajo Llobregat operadas por Baixbus y del Barcelonés Norte operadas por Tugsal. Y también en algunas líneas que gestiona TMB y que circulan por el centro de la ciudad de Barcelona.

En cuanto al vehículo, destaca el piso bajo en todo el vehículo y las puertas dobles, que permiten una circulación más cómoda de pasajeros y un fácil acceso para sillas de ruedas y carritos.

Istobal afronta 2019 con la búsqueda de oportunidades

Istobal, multinacional especializada en soluciones de lavado y cuidado para todo tipo de vehículos, abordará en 2019 nuevas oportunidades de negocio para impulsar su crecimiento y reforzar su liderazgo en el sector. Durante el presente año, la compañía intensificará su participación en ferias internacionales con el fin de presentar sus últimas innovaciones y seguir incrementando sus exportaciones en los países en los que ya está presente, con especial interés en Norteamérica y Europa.

Entre sus principales novedades para 2019, destaca su apuesta por el desarrollo de instalaciones inteligentes con la tecnología Smartwash, espacios de lavado totalmente conectados que aumentan la rentabilidad de los equipos de lavado y mejoran la experiencia de uso. Asimismo, Istobal abrirá una nueva línea de negocio dirigida al transporte frigorífico y contenedores marítimos para continuar reforzando su posición como referente en el mercado en soluciones de lavado para vehículos industriales. En el calendario de ferias ya confirmadas por Istobal en 2019 figuran más de una veintena de certámenes referentes en el sector de estaciones de servicio, vehículos industriales y concesionarios, sobre todo en Europa y EEUU.

Istobal inaugurará 2019 con la participación en la feria austriaca Autozum que tendrá lugar en Salzburgo del 16 al 19 de enero. A nivel europeo, también estará presente en Italia con Transpotec (Verona, del 21 al 24 de febrero) y Autopromotec (Bologna, del 22 al 26 de Mayo). Asimismo, mostrará sus novedades en Motortec Auto-mechanika en España (Madrid, del 13 al 16 de marzo), BG Car Show en Serbia (Belgrado, del 22 al 31 de marzo) BFI Show en Dinamarca (del 5 al 6 de abril), Forecourt Show y Commercial Vehicle Show en Reino Unido (Birmingham, del 8 al 10 de abril y del 30 de abril al 2 de mayo, respectivamente). Además, el grupo español acompañará a sus distribuidores en numerosas exhibiciones en países como Alemania (Tankestelle & Mittelstand, Münster, del 8 al 9 de mayo), Francia (Equip Auto, Paris, del 15 al 19 de octubre), Suiza (Geneva International Motor Show, del 7 al 17 de marzo), Turquía (Petroleum Istanbul, del 28 al 30 de marzo), entre otras.

Entre las ferias norteamericanas figuran certámenes como Nada Show (San Francisco, del 24 al 27 de enero), WPMA (Las Vegas, del 19 al 21 de febrero), o SCWA (Arlington-Texas, del 24 al 26 de febrero), por citar las más cercanas.

LEGISLACION AUTONOMICA**Ley en Asturias**

► **LEY 12/2018, DE 23 DE NOVIEMBRE DE 2018, DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, de Transportes y Movilidad Sostenible.**

En el BOE, a 16 de enero de 2019.

El Presidente del Principado de Asturias Sea notorio que la Junta General del Principado de Asturias ha aprobado, y yo en nombre de Su Majestad el Rey, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, vengo a promulgar la siguiente Ley del Principado de Asturias de Transportes y Movilidad Sostenible.

Preámbulo

1. La Constitución española, en su artículo 19, establece como uno de los derechos fundamentales de los españoles el de "circular por el territorio nacional", y, en su artículo 45, proclama como uno de los principios rectores de la política social y económica el derecho que todos tienen "a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo", encomendando a los poderes públicos velar "por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente". Todo ello conduce a la necesidad de que los poderes públicos promuevan la efectividad del derecho fundamental a circular por el territorio, pero teniendo en cuenta que la movilidad ha de respetar el medio ambiente y debe realizarse de la forma más compatible posible con una utilización racional de los recursos naturales, siempre con el objetivo último de mejorar la calidad de vida de las personas. En este sentido, es preciso tomar en consideración la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, así como otros documentos normativos y estratégicos concernidos por el avance hacia una movilidad más sostenible, entre los que destacan las Estrategias de medio ambiente, urbana y de movilidad sostenible.

2. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, estableció la regulación del transporte terrestre con la pretensión de su máxima extensión aplicativa, partiendo de que el mantenimiento de un sistema común de transporte resultaría imprescindible para la efectividad de una serie de principios constitucionales, tales como la unidad de mercado en todo el territorio del Estado. No obstante, el Tribunal Constitucional, en reiteradas sentencias, ha venido insistiendo en la competencia de las Comunidades Autónomas para la regulación de los transportes que se desarrollen íntegramente dentro de sus respectivos territorios.

3. El artículo 10.1.5 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, atribuye la competencia exclusiva del Principado de Asturias en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio, y en los mismos términos el transporte terrestre, fluvial, por cable o tubería. El artículo 10.1.6 del Estatuto hace idéntica declaración respecto del transporte marítimo exclusivamente entre puertos o puntos de su territorio sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales; el 10.1.7 sobre los centros de

contratación y terminales de carga en materia de transportes, y el 10.1.9 sobre los puertos de refugio, puertos, aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general del Estado.

4. El tiempo transcurrido desde la aprobación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, durante el cual se han sucedido acontecimientos tales como la excesiva proliferación del uso del vehículo privado motorizado, con los consiguientes problemas medioambientales, económicos y para la salud generados por la saturación viaria, la accidentalidad, la ineficiencia energética, la emisión de gases de efecto invernadero y otros, aconseja que la regulación del transporte no se realice en un cuerpo normativo ajeno a materias con las que se ve diariamente involucrado, sino en sintonía con las mismas; y es por ello por lo que cobra relevancia señalar la competencia también exclusiva del Principado de Asturias en materia de ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, y sobre las obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado ni afecten a otra Comunidad Autónoma (artículo 10.1.3 y 4 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias), así como su competencia para el desarrollo legislativo y la ejecución, en el marco de la legislación básica del Estado, de la protección del medio ambiente y del régimen local (artículo 11.5 y 10 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias). Por otra parte, la Unión Europea ha venido desarrollando una continuada labor normativa tendente a tratar de disminuir la contaminación y los efectos negativos que origina el transporte y, en los últimos años, ha aprobado diversas directivas en materia de emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, calidad del aire, evaluación ambiental, ruido, suministro y utilización de la energía, uso de biocarburantes, etiquetado de vehículos, etcétera. Igualmente, la Unión Europea ha definido un marco estratégico formado, entre otros, por el «Libro Verde de la Energía: hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético» (2000), «Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible» (2001), el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente, denominado «Medio ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos» (2001), o el «Libro verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» (2007). Especial relevancia en materia de transportes públicos de viajeros reviste el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, cuya entrada en vigor se produjo el 3 de diciembre de 2009.

5. La Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, primera disposición legal en la materia, creó un ente público con las competencias, representatividad y capacidad técnica suficientes para ejercer funciones en materia de coordinación y control, planificación de infraestructuras y servicios, establecimiento de un marco tarifario común con sus correspondientes títulos de transporte y compensaciones económicas entre los diferentes operadores que garanticen el equilibrio del sistema: el Consorcio de Transportes de Asturias. La creación de este ente respondió a la necesidad de articular un sistema de transportes más eficiente y,

también, de apoyar la ordenación territorial, minimizar los gastos globales del transporte, incluidos los costes externos, y reducir el uso del transporte privado en beneficio de la demanda de transporte colectivo, contribuyendo así a la mejora del medio ambiente y a un uso más racional y eficiente de las infraestructuras viarias de Asturias.

6. El Principado de Asturias está llamado a ejercer sus competencias, dotándose de un cuerpo legislativo propio adaptado a las singularidades territoriales, poblacionales y orográficas que, además de regular la actividad del transporte público, tenga en cuenta que esta ha de formar parte de un modelo de movilidad dirigido a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, comprometido con el medio ambiente, energéticamente más eficiente, más sostenible económicamente y que garantice una mayor accesibilidad, tanto territorial como social, asequible para todos y con especial atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida.

7. Este nuevo modelo de movilidad ha de ofrecer alternativas al basado en el uso del vehículo privado motorizado mediante el fomento del uso de modos de transporte más sostenibles, como son la marcha a pie, la bicicleta u otros medios de transporte activo llamados a ganar protagonismo en el futuro y que cuentan con todo un Título encaminado a ordenar las actuaciones públicas de fomento de estos medios de transporte desde las diferentes administraciones públicas con alguna competencia en la materia. El transporte público también debe jugar un papel trascendental en la reducción de los impactos ambientales y sociales asociados a la movilidad, mediante su potenciación a través de la mejora de sus condiciones de prestación, garantizando así un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles. Para ello, en ejercicio de la potestad legislativa del Principado de Asturias, se ha considerado necesario regular las condiciones de prestación de las actividades de transporte propiamente dichas desde un enfoque integral, abordando todos los modos y la interrelación entre otros, así como en sus aspectos de relación con la ordenación del territorio, el urbanismo, el régimen local, la protección medioambiental y el desafío del cambio climático, resaltando muy especialmente la posición del Consorcio de Transportes de Asturias como el ente público encargado de la gestión conjunta del servicio de transporte público de viajeros y del fomento de la movilidad sostenible a través de la cooperación y participación interinstitucional; regulación que se acomete sin perjuicio de la aplicabilidad directa de la normativa de la Unión Europea reguladora de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Título preliminar**Disposiciones generales****Capítulo I****Objeto y ámbito de aplicación de la ley****Artículo 1. Objeto de la ley.**

La presente Ley tiene por objeto regular los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de estos de competencia del Principado de Asturias y de sus concejos, así como promover una movilidad universalmente accesible, segura, asequible y que utilice, preferentemente, modos de transporte sostenibles.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. La presente Ley será de aplicación, siempre que discurran íntegramente por el terri-

torio del Principado de Asturias, a los siguientes modos de transporte:

- Los transportes activos realizados a pie, en bicicleta, patines u otros de similares características.
- Los transportes por ferrocarril, realizados por vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.
- Los transportes por cable.
- Los transportes motorizados por carretera cuando discurran por toda clase de vías públicas, urbanas o interurbanas y, asimismo, por vías privadas cuando el transporte que por ellas se realice sea público, en particular el transporte de mercancías, con tratamiento específico de la última milla.

2. También será de aplicación a:

- Los transportes marítimos cuando se realicen entre puertos o puntos del Principado de Asturias sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- Los helipuertos y aeródromos que no sean de interés general del Estado.
- Las siguientes actividades auxiliares y complementarias del transporte ubicadas dentro del territorio del Principado de Asturias y en el ámbito de sus competencias:
 - Las estaciones de transporte de viajeros por carretera.
 - Los centros de transporte y las plataformas logísticas de mercancías.
 - Los aparcamientos disuasorios.
 - Aquellos aspectos relacionados con la movilidad, propios de otras políticas, como la ordenación del territorio, el urbanismo, la ordenación del tráfico de vehículos y personas en vías urbanas o la protección del medio ambiente, cuando resulte necesaria su interacción para asegurar objetivos de movilidad sostenible de interés general.
- A los transportes y actividades auxiliares y complementarias no regulados en la presente Ley que se realicen en el Principado de Asturias les será de aplicación la normativa estatal.

Capítulo II**Definiciones, principios básicos y objetivos****Artículo 3. Definiciones.**

Al objeto de lo previsto en la presente Ley, se entenderá por:

- Movilidad: conjunto de desplazamientos que hacen las personas por cualquier motivo (laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales, lúdicos u otros), y en cualquier modo.
- Sostenibilidad: cualidad de un sistema que le permite satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas.
- Movilidad sostenible: la que se satisface en un tiempo y coste razonables, minimizando el impacto negativo sobre el entorno y mejorando la calidad de vida de las personas.
- Transporte Sostenible: actividad que tiene por objeto el traslado de personas y/o bienes, sujeta o no a autorización administrativa, la cual debe garantizar la accesibilidad universal mediante la utilización equilibrada de los diferentes modos de transporte en condiciones de seguridad, calidad y eficiencia, que debe garantizar, también, la capacidad de las generaciones futuras en la resolución de sus necesidades.
- Costes externos o externalidades negativas del transporte: efectos externos o conjunto de costes que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costes de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica (...).

► *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 Internacional 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.

**Salón****El tráfico y la seguridad vial**

Título: Trafic Latinoamérica. Smart Mobility, Sustainability & Innovation
Cuándo: 13-15 de junio de 2019
Dónde: Medellín, Colombia
Organiza: Ifema

Tras 15 ediciones celebradas en Madrid del Salón Internacional de la Movilidad Segura y Sostenible, Trafic, todo un referente para esta industria en España, Ifema ha decidido internacionalizar la Feria con la organización del primer Trafic Latinoamérica, Smart Mobility, Sustainability & Innovation, en colaboración con Plaza Mayor Medellín.

**Congreso****El gas, energía renovable**

Título: VII Congreso Gasnam, el Gas Renovable y sostenible
Cuándo: 10-11 de abril de 2019
Dónde: La Nave, Madrid
Organizan: Gasnam

Gasnam celebra un Congreso anual con el objetivo de promover y divulgar las ventajas y oportunidades que ofrece el gas natural y el gas renovable para lograr la descarbonización del transporte, garantizar la calidad del aire en las ciudades y reducir el efecto invernadero. Asistirán multitud de ponentes expertos en la materia.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

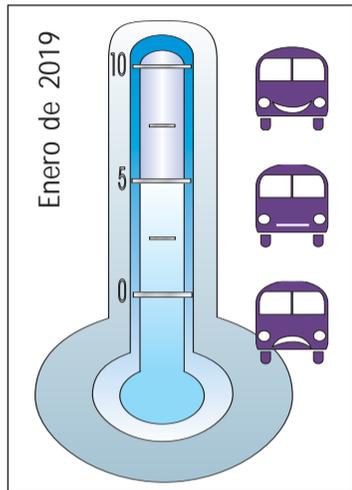
Nexopublic
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- 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

Motortec se acerca al Sector

Motortec Automechanika está cerca de inaugurar una nueva edición en Madrid. Un evento importante para el mundo de la automoción, pero que tradicionalmente había dejado un tanto de lado al transporte profesional. Sin embargo, en 2019 son muchas las acciones relacionadas con nuestro Sector que se anuncian durante los tres días de certamen, lo que siempre es una buena noticia y un aliciente más para visitar los pasillos de Ifema a mediados del mes de marzo.



PREVISIONES

COYUNTURA / La mejoría en el número de usuarios es la única buena noticia

Adiós al petróleo barato y hola a las matriculaciones negativas

Que el petróleo estuviera un par de semanas en el entorno de los 50 dólares parece que fue un espejismo. La realidad es que ha vuelto a instalarse por encima de

los 60, y no se atisba una nueva contracción de su cotización. Si sumamos que las matrículas cerraron en negativo, comenzamos el año con cierto halo pesimista.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

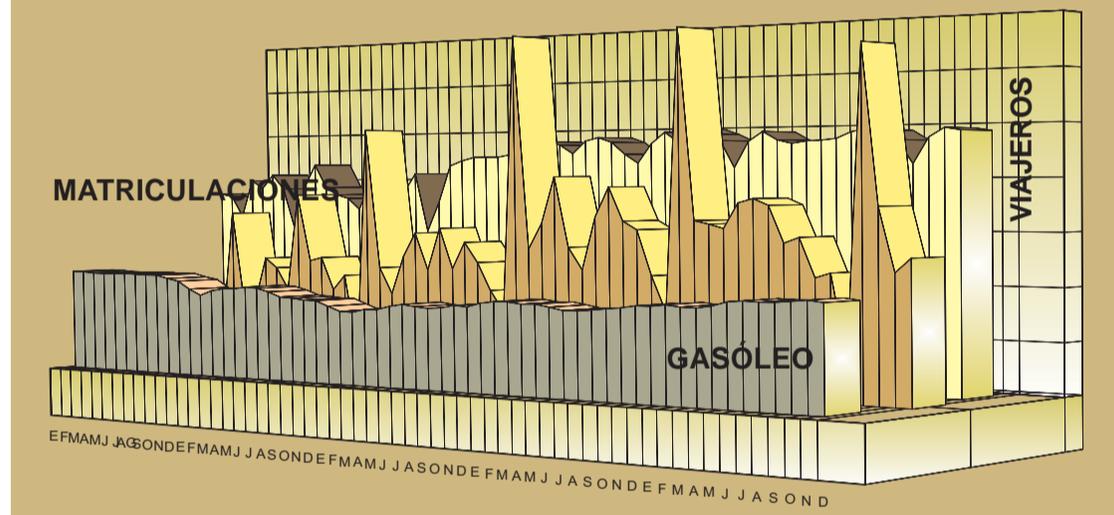
Malas noticias, por la subida del petróleo y por el incremento de los impuestos, aunque el Sector se libre.

FLUJO DE VIAJEROS

La cifra de usuarios sigue creciendo mes a mes, consolidando la recuperación tras los tiempos de crisis.

MATRICULACIONES

Se confirmó lo previsto, y tras un mes de diciembre muy malo, el año concluye con resultado negativo.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Nombramiento en Arriva



Juan Gómez

Juan Gómez Piña acaba de ser nombrado nuevo director general de Operaciones de Arriva en España, cargo que compatibilizará con el de director general de Arriva Galicia, que viene desempeñando desde enero de 2015. Además, forma parte del Consejo de Arriva Spain Holding.

▼ Descenso

Palabras bonitas, pero...



Benito Bermejo

Seguramente no es culpa suya, pero la defensa a ultranza del Sector que realizó el subdirector general en el foro de Ascabus no se corresponde con las partidas presupuestarias que el Ministerio de Fomento dedica a la carretera, en comparación con el resto de los modos de transporte.

En Ruta



Transporte sostenible intermodal (I)

Violeta Bulc

EL TEMA DE LA conferencia de hoy es de gran importancia. La información de calidad es clave para una buena toma de decisiones. Todos sabemos que, si bien el transporte es la columna vertebral de la economía y hace posible el mercado interno, la sociedad y nuestro entorno pagan un precio determinado por nuestra movilidad. Hoy hablaremos sobre: cuantificar esos costos en función de la información de calidad y quién debería pagarlos.

¿Por qué es esto tan importante? Impacto negativo: La creación de beneficios para las personas a través de excelentes servicios de movilidad, a costa de la generación de altos costos relacionados con la seguridad y la salud, ya no debe ser ignorada. Para citar solo dos estadísticas muy reveladoras y trágicas: cada año se puede estimar aproximadamente que hay alrededor de 50.000 muertes prematuras en la UE debido a las emisiones del transporte, y contamos con más de 25.000 muertes en accidentes de tráfico, así como más 136.000 personas gravemente heridas.

Estos y otros detalles nocivos del transporte no suelen ser tomados en consideración por los usuarios de los servicios de transporte. Hagamos esto personal. Para venir hoy, probablemente utilizaron un coche o avión. Ustedes pagaron por el combustible o un billete que cubre estos costos. Pero realmente no pagaron por la contaminación del aire, el cambio climático, el ruido, la congestión... que generó el viaje, ¿verdad?

Violeta Bulc, comisaria de Transportes de la Comisión Europea. Bruselas, 17 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

