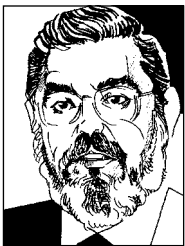


Liberalización en Portugal para el transporte regular

El presidente de la República de Portugal ha firmado el decreto ley que, entre otras cosas, va permitir a los portugueses elegir con qué empresa quieren viajar en líneas regulares de más de 50 km.

Protagonistas



Fernando Cascales

Es el momento de que **Renfe-Operadora** pase a formar parte de la SEPI por motivos de competencia. / Pág. 2



Germán López

Un histórico del Sector, más de dos décadas presidente de **Aniacam**, nos dejó hace solo unos días. / Pág. 3



Miguel Ruiz

Excelentes previsiones de **Atuc** ante la celebración de su **Congreso** anual, en esta ocasión en Gijón. / Pág. 6



Rafael Sterling

Tiene ante sí la gran responsabilidad de sustituir a José Manuel Orcasitas al frente del Grupo **Irizar**. / Pág. 16

El decreto ley detalla ampliamente el cambio legislativo, pero incluye tres aspectos "que supondrían una mejora muy necesaria en el sistema actual español", a juicio de Flixbus: Apertura a la competencia de las líneas de autobús regulares, autorización para realizar cabotaje en las líneas internacionales, y acceso transparente a las estaciones de autobuses privadas y públicas. Esta es la misma línea que ya se impone en otros países europeos, como Francia, Italia, Alemania, Dinamarca, Inglaterra, Polonia o República Checa, aunque por su parte, Confebus ha elaborado un informe comparativo de lo que ha sucedido en alguno de esos mercados, con resultados no demasiado positivos. **Panorama / Pág. 8**



Gran estreno en Bruselas

Brussels Expo, el recinto ferial de la capital belga, ultima los detalles para abrir sus pabellones a la principal feria europea del Sector. Busworld deja atrás su tradicional ubicación en Kortrijk buscando poder seguir creciendo, y a tenor

de las previsiones de la organización, es muy probable que lo consiga. Más de 500 empresas se han confirmado como expositoras, y esperan al transporte internacional entre los días 18 y 23 de octubre. **Dossier / Pág. 25-31**

Éxito en la celebración del 5º Curso de Verano de Confebus, en Santander

El Sector reclama pliegos ya

La Confederación Española de Transporte en Autobús celebró la quinta edición de su Curso de Verano los días 12 y 13 de septiembre, en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Santander. Un nuevo éxito tanto de organización como de participación, alrededor de un centenar de personas, a tenor de los comentarios recabados al finalizar los dos días de intercambio de experiencias entre representantes de los diferentes ámbitos de actuación del Sector. La 'Contratación Pública de la Movilidad' fue el eje sobre el que giró el evento, aportando información y diferentes puntos de vista acerca de todos los elementos que confluyen en estas licitaciones, tanto en el ámbito estatal como a nivel autonómico y municipal. **Dossier / Pág. 33-37**



El operador detecta presuntas irregularidades

Eurorutas denuncia ante la CNMC prácticas 'anómalas'

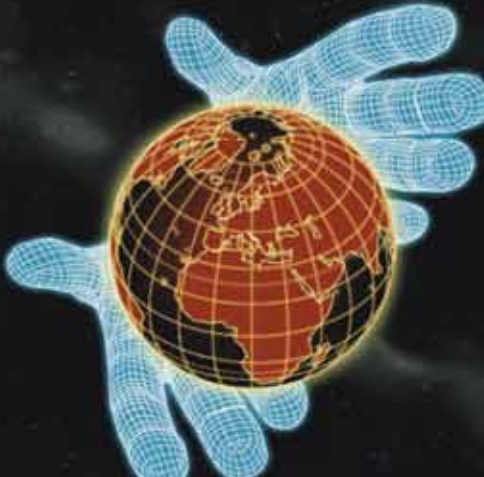
Eurorutas S.A. ha venido teniendo conocimiento de una serie de prácticas que consideran tienen severas repercusiones muy negativas para el Sector y que han atentado frontalmente contra el principio de libre mercado, "coartando la libre competencia que debiera imperar, por lo que a este escrito incumbe, en el Sector del transporte de viajeros por carretera". Por ello, las ha puesto en conocimiento de la CNMC, para que obre en consecuencia. **Panorama / Pág. 11**

Sumario

A bordo de sendos Mercedes-Benz

NEXOBUS pone a prueba el Turismo Safety Coach y la nueva Sprinter City 75. / Pág. 21-24

Opinión / Editorial / Tribuna.....	2-3
De Frente: 'Liberalización'.....	4
Panorama / Actualidad	5-18
Novedades: 'Alstom'	20
Dossier: 'Anetra'	38
Coyuntura	42-43
Innovación: 'Tacógrafos'	45





Date de alta en Nexobus.com

Diario online del Transporte
de Viajeros por Carretera

**... y recíbelo cada mañana
en tu email**





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



1.300 millones para Transporte en Andalucía



La llegada de los Reyes Magos modifica el servicio de transporte



A Coruña mantiene las tarifas del urbano por segundo año



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

Tribuna

Escenario de la movilidad del futuro (II)

Víctor García Alía

Esta población ha ido abandonando el automóvil propio en beneficio del transporte público urbano, de los automóviles uniplaza o personales, como son las motocicletas, las bicicletas e incluso los nuevos desarrollos, como los patinetes o los *segway*.

Estos individuos tiene cubierto prácticamente el 100% de sus necesidades de transporte en el 80% de su tiempo y lo único que necesitan son los servicios para desplazarse con estos automóviles, tales como viales especiales y facilidad de acceso a ellos. Son los consumidores del *car sharing*, de los bonos de transporte público y de los servicios de taxis o alquiler con conductor, más o menos sofisticados que le proporcionen la movilidad rápida de desplazamiento de su casa al trabajo o a los lugares de ocio dentro de la propia urbe.

Son, claro está, los mejores consumidores potenciales de vehículos dotados de motores eléctricos porque, o bien son lo suficientemente pequeños como para meterlos en sus viviendas y recargarlos allí (caso de los patinetes y las bicicletas eléctricas) o consumidores de vehículos de alquiler por tiempo, *car sharing*, que la propia empresa de alquiler tiene su medios de recarga de las baterías.

El conseguir en las grandes aglomeraciones urbanas la desaparición del automóvil en propiedad es cuestión de no mucho tiempo y sí de mucha publicidad por parte de las Administraciones, mostrando las ventajas de estos medios y poniendo facilidades sencillas de recarga de baterías. Sencillas, porque no se trata

de cargar grandes automóviles eléctricos, sino pequeñas baterías de pequeños vehículos, de los cuales, los más grandes serían los vehículos biplaza de *car sharing*.

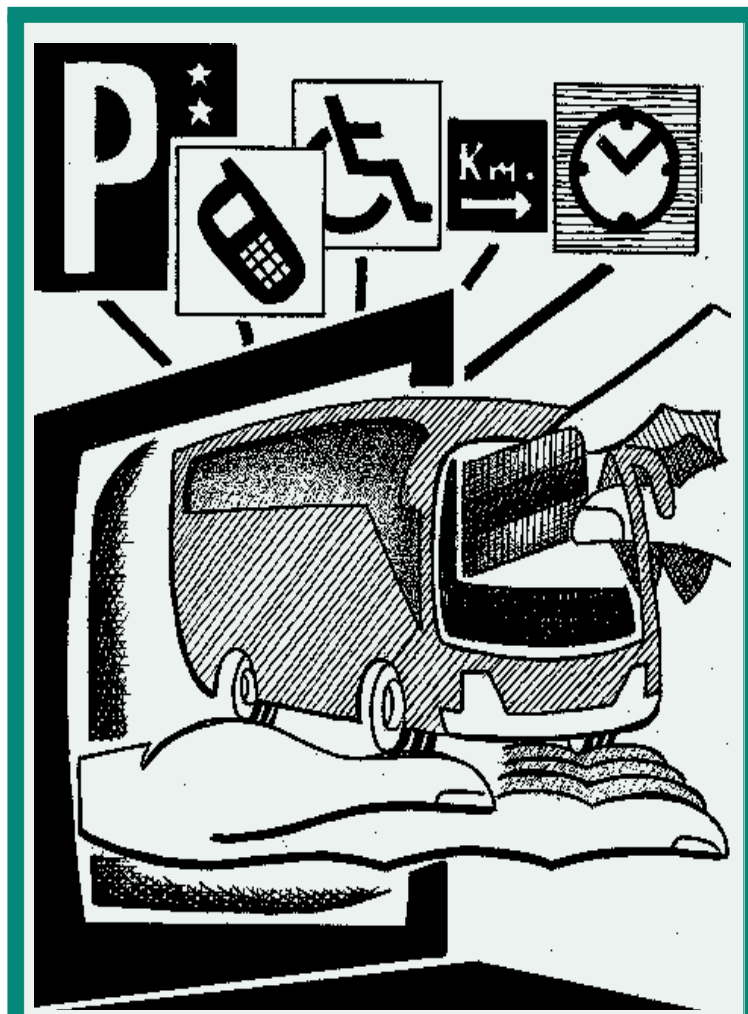
La idea, ya aportada, de conseguir zonas de carga en todas las esquinas de las calles, tales como ahora están las de carga y descarga, podría ser una solución sencilla, sobre todo si se piensa que en este escenario desaparecería, en un futuro no muy lejano, un porcentaje importante de los automóviles particulares.

Las necesidades de esta población en desplazamientos de más largo alcance se refieren sobre todo al avión y al ferrocarril, sobre todo al de alta velocidad, ya que sus tiempos libres los emplean en salir de la ciudad para visitar lugares en los que estos medios de transporte están implantados.

Resumiendo, este tipo de población no necesita el automóvil en propiedad y se ve en la actualidad, que se está alejando, no ya de tenerlo, sino incluso de poseer la licencia preceptiva para su utilización.

Hay un segundo subgrupo dentro de los urbanitas que son aquellos que componen un grupo familiar y salen esporádicamente de la ciudad, bien a visitar otros lugares o bien porque tienen viviendas fuera de las aglomeraciones urbanas. Este subgrupo no puede utilizar medios públicos para esos desplazamientos porque le es excesivamente oneroso y necesitan un automóvil, relativamente grande, que les transporte.

Aquí las soluciones pasan por los automóviles híbridos en un futuro cercano y por alguna nueva modalidad de *car sharing*, también híbrida, que de una



El conseguir en las grandes ciudades la desaparición del automóvil en propiedad es cuestión de no mucho tiempo y sí mucha publicidad

forma económica, les permita disponer de ese automóvil ese fin de semana o de ese traslado en vacaciones. Hoy por hoy, existen pocas soluciones para este alquiler, pero no cabe duda de que en poco tiempo asistiremos a esta modalidad, porque las compañías de *car sharing* acometerán esta tarea sin dilación, en el momento que vean que existe una clientela para ello.

Y todo esto sin contar con que el

avance que se está dando respecto a los acumuladores de energía eléctrica es exponencial y estamos asistiendo, en los últimos años a una revolución de las autonomías de los automóviles eléctricos, de forma que es posible que en no mucho tiempo, estemos en condiciones de sustituir los híbridos por eléctricos en recorridos de 600 km.

Víctor García Alía, secretario de **Aniacam**, en el Anexo 2 de 'Transición hacia una movilidad sostenible', de Asepa.

Columna

Adscripción de Renfe Operadora a Fomento

Fernando Cascales

CETM Multimodal y la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) han presentado al Ministerio de Fomento un plan de medidas de revitalización del transporte ferroviario de mercancías, en el que, entre otras, se propone que, por razones de competencia, Renfe-Operadora sea adscrita a la SEPI. Esta medida, que lleva proponiéndose por el dicente desde hace más de una década, ya fue valientemente planteada por el Comité de Regulación Ferroviaria (CRF).

Así consta en la Memoria de este Comité de 2012, hoy extinguido, presidido por Juan Miguel Sánchez García, que muy acertadamente, refiriéndose a la liberalización del transporte de viajeros, expone lo siguiente:

—"Ministerio de Fomento: cumplimiento de su imparcialidad como ordenador de la actividad y regulador normativo frente a un mercado abierto y en competencia. Sería deseable un reforzamiento de sus centros directivos especializados en transporte ferroviario que potencie su criterio y capacidad".

—"Renfe Operadora: mayor autonomía de gestión como operadora de transporte de viajeros, no tutelada por el Ministerio de Fomento. Relación Estado-Renfe mediante mecanismos de control, coordinación, calidad... claros y comerciales".

—"Renfe Operadora debe dejar de estar tutelada por el Ministerio de Fomento, quien no puede ser ordenador imparcial de la actividad, autoridad adjudicataria de servicios públicos, y a la vez tutelar una empresa que compite en igualdad de condiciones. La situación actual no produce ninguna credibilidad para atraer a nuevos entrantes".

Es momento de reivindicar que, por evidentes razones de competencia (viajeros y mercancías), Renfe-Operadora pase a la SEPI, así como la creación de la Secretaría de Estado de Transportes (y Movilidad), que coexista junto con la de Infraestructuras del Transporte, y la adscripción a la priema de la DGT (cuestión ésta que igualmente vengo proponiendo desde hace más de una década). No se acierta a comprender cómo la CNMC, que tantos Informes y Resoluciones ha emitido en los últimos años sobre el ferrocarril, no haya estudiado esta cuestión.

Fernando Cascales, abogado, académico y ex-director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y del INTA.

Apuntes

Merecido retiro



J. Manuel Orcasitas

MÁS DE UN CUARTO de siglo es el periodo de tiempo que Orcasitas ha dedicado a Irizar, la última década como su máximo responsable. Y la evolución de la compañía ha sido más que notable. No solo por su consolidación como referente a nivel internacional e incorporar los vehículos integrales a su oferta, sino por saber diversificar el negocio, incorporar otras empresas al Grupo que le dan soporte en muchos aspectos, y por mantener la filosofía original de la marca. Asume la gran responsabilidad de sustituirle al frente del grupo Rafael Sterling, al que deseamos toda la suerte en su nuevo cargo.

Al frente de TMB



Rosa Alarcón

Los Consejos de administración de las dos principales empresas de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB): Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA (metro), y Transportes de Barcelona, SA (autobuses), han designado a Rosa Alarcón Montañés como nueva presidenta de TMB. Alarcón es concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona y consejera metropolitana. Es periodista, especializada en comunicación política y de las instituciones públicas. Del mismo modo, Antoni Poveda Zapata ha sido nombrado como vicepresidente de TMB.

'Ficha' por Valladolid



Álvaro Fernández

EL CONSEJO DE Administración de Auvasa, la empresa de transporte público de Valladolid, ha decidido la contratación del nuevo gerente de la sociedad, responsabilidad que recae en un "viejo conocido" del Sector, que encuentra un nuevo reto tras haber sido destituido de la gerencia de la EMT de Madrid tras las pasadas elecciones municipales. Fernández Heredia es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especializado en la Planificación del Transporte, y tiene más de 15 años de experiencia en el mundo de la consultoría, la investigación y la docencia universitaria.

Editorial

Thomas Cook echa el cierre

ETHOMAS COOK SE DECLARA EN QUIEBRA. El grupo turístico fundado en el año 1841, pionero en la industria del turismo y segundo por volumen de ingresos del viejo continente, llega a esta situación después de no haber podido lograr los 227 millones de euros que precisaba para recapitalizar una deuda de algo más de 1.000 millones. Y esta decisión no es gratuita. La liquidación de la compañía ha dejado atrapados a unos 600.000 turistas que, en esos momentos, disfrutaban de sus vacaciones.

El director ejecutivo de Thomas Cook, Peter Fankhauser, reconoce que "hemos trabajado exhaustivamente en los últimos días para resolver los problemas pendientes y asegurar el futuro de Thomas Cook para sus empleados, clientes y proveedores". "Es un profundo pesar para mí y para el resto de la junta que no hayamos tenido éxito", lamenta, asegurando que "a pesar de la gran incertidumbre en las últimas semanas, nuestros equipos continuaron poniendo a los clientes primero, demostrando por qué Thomas Cook es una de las marcas más queridas en viajes".

Así las cosas, el grupo ha solicitado la suspensión de la cotización de sus acciones ordinarias en el segmento premium de la Lista Oficial de la FCA (Autoridad Británica de Conducta Financiera) y de negociarse en el mercado principal de la Bolsa de Londres con efecto inmediato.

El cese de las operaciones de la empresa británica Thomas Cook, segundo touroperador a nivel mundial, esta teniendo repercusiones profundamente negativas en la economía, mercado interior, empleo y libre circulación de personas en todo el territorio europeo, pero también más allá. España es, sin duda, uno de los países más afectados por el importante flujo de turistas extranjeros que acoge y por afectar al hipersector turismo, que es nuestra principal industria y de la que, en buena parte, se nutre el tejido empresarial nacional del transporte por carretera.

Además, dicho impacto se agrava en el escenario actual de incertidumbre para la economía

nacional derivado del Brexit, ya que Reino Unido es el principal emisor de turistas a nuestro país (INE).

No cabe duda de que el transporte discrecional y turístico en autobús y autocar tiene una estrecha vinculación con el turismo y, por tanto, la quiebra de Thomas Cook le impacta profunda y negativamente.

En España las estimaciones de pérdidas son de 200 millones de euros en todo el sector turismo, de los cuales 120 millones corresponden a hoteles y el resto a empresas de autocares, renta-car, guías y excursiones. En el segmento del transporte discrecional y turístico en autobús y autocar, la estimación de pérdida es de 45 millones, un 22,5% de la estimación del impacto total, tal y como informaba Confibus pocos días después de conocerse la noticia.

Por su parte, los sindicatos estiman la pérdida de hasta el 10% de los puestos de trabajo en las zonas más afectadas de España (UGT). Las regiones más afectadas son Canarias y Baleares, principalmente, pero también Andalucía, Cataluña y Comunidad Valenciana.

Según el presidente de la Federación Empresarial Balear de Transportes (FEBT), Rafael Roig, "en el transporte discrecional la plantilla se reducirá un 15% en el total de las empresas baleares, ya que se ha tomado la decisión de adelantar la finalización de contratos por la quiebra de Thomas Cook ante el descenso del volumen de actividad".

Confibus reconoce que ya se ha puesto en contacto con todas las autoridades a nivel nacional y europeo que están trabajando por llevar a cabo acciones para mitigar este impacto, y ha solicitado a las autoridades competentes que realicen un análisis sobre las razones de la suspensión de pagos de Thomas Cook, que permita anticipar crisis futuras y arbitrar políticas que minimicen los riesgos en un sector tan importante para España.

Es posible que, en esta ocasión, ya sea tarde, pero procuremos que no se vuelvan a repetir este tipo de episodios. Al menos, estemos preparados.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

¿En qué situación se queda el Sector tras la quiebra del touroperador?

Nexobús

Periódico Profesional del Transporte de Viajeros por Carretera y Urbano

PRESIDENTE: **Eugenio de Quesada**
CONSEJERO-DELEGADO: **Carlos Ortiz**

DIRECTOR
CARLOS ORTIZ RODRIGO

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Alías**

REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Miguel Praga | Marga González
Paula Vacas | 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 Davila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Adad
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Esther de la Cruz

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | 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

Nuevo éxito

CONFEBÚS HA CELEBRADO LA quinta edición de su Curso de Verano en el marco de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Santander. Un nuevo éxito tanto de organización como de participación, alrededor de un centenar de personas, a tenor de los comentarios recabados al finalizar los dos días de intercambio de experiencias entre representantes de los diferentes ámbitos de actuación del Sector. La "Contratación Pública de la Movilidad" fue el título elegido en esta ocasión, de máxima actualidad para todo el Sector. Y sobre dicho eje giró todo el evento, aportando información y diferentes puntos de vista acerca de todos los elementos que confluyen en estas licitaciones, tanto en el ámbito estatal como a nivel autonómico y urbano, a lo que se suma sus diferentes y necesarias coordinaciones.

Personaje del Mes



UN HISTÓRICO DEL SECTOR NOS acaba de dejar. Después de más de 20 años (desde 1996) como presidente de Aniacam, una organización que fundó su padre a finales de los '70, López Madrid ha dedicado toda su carrera profesional a la defensa de los intereses de las marcas importadoras que operan nuestro país. Y a fe que su labor quedará en el recuerdo. Toda la automoción en pleno lamenta su pérdida, a lo que por supuesto nos sumamos.

Germán López Madrid

Descanse en paz el que, durante dos décadas, ha sido el presidente de Aniacam, organización que fundó su padre



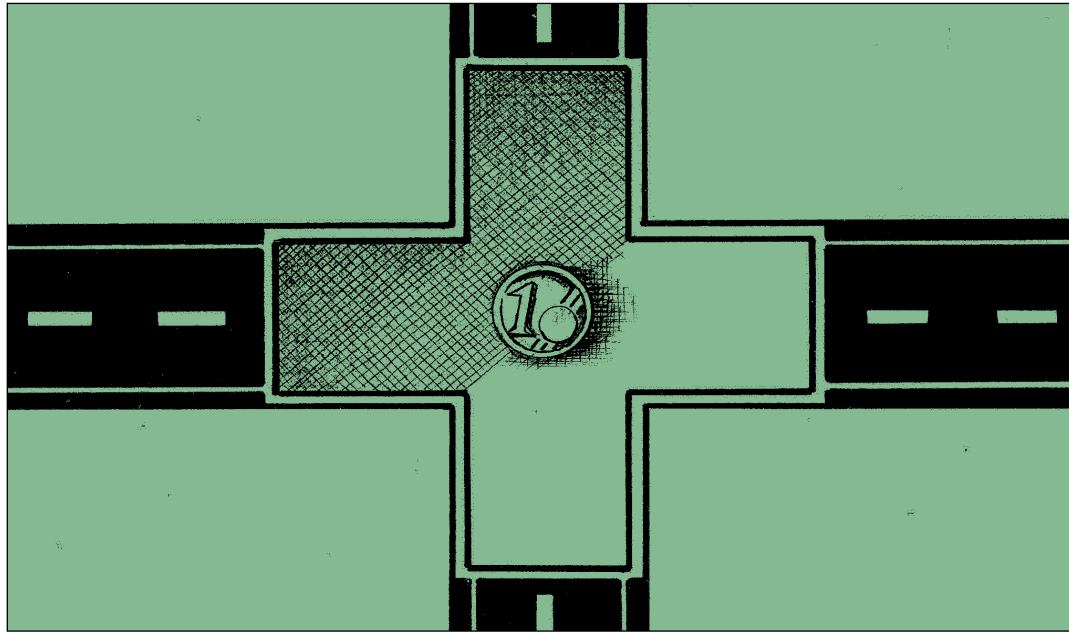
Marcha atrás

Solo una Semana

EN OCASIONES ANTERIORES hemos mencionado este mismo hecho, pero nunca está de más 'lamentarse' de que la Semana Europea de la Movilidad se limite únicamente a dicho periodo. Es justo reconocer que la preocupación por el medio ambiente y la calidad del aire que se respira en las ciudades ha escalado posiciones en las agendas políticas municipales de todo el mundo, pero también que lo mucho que se ha avanzado no es suficiente, en todo caso. Los enormes esfuerzos y promociones vinculadas a la Semana Europea son bienvenidos, pero lo serían más si tuvieran cierta continuidad en el tiempo, para evitar que el efecto reclamo al transporte público, que sin duda se produce en estos días, fuera mantenido durante un periodo más largo. Desde luego, la población parece estar por la labor. Solo espera un pequeño empujón.

X De Frente**¿Se debe liberalizar el transporte regular?**

EL PRESIDENTE DE LA República de Portugal ha firmado el decreto ley que, entre otras cosas, va permitir a los portugueses elegir con qué empresa quieren viajar en expresos, es decir, en líneas regulares de autobús de más de 50 km. Tal y como ya ocurre en la mayoría de países de la UE, pero no en España, a partir de su entrada en vigor el pasado 19 de septiembre, los operadores de transporte que lo deseen pueden, cumpliendo una serie de requisitos, gestionar y comercializar líneas de autobús interurbanas. Otro país que se suma a la corriente de liberalización europea, añadiéndose así a Francia, Alemania o Italia, entre otros. Pero desde Confibus se recuerda, después de un exhaustivo análisis, que las condiciones del servicio en dichos países no han mejorado con el cambio de modelo, sino más bien al contrario, como apuntan desde la Confederación.

**A favor****Aplaudimos el gran paso**

APERTURA a la competencia de las líneas de autobús regulares domésticas, autorización para realizar cabotaje en las líneas internacionales, y acceso transparente a las estaciones de autobuses privadas y públicas. Estas son las bases de la liberalización puesta en marcha por Portugal. Además, se aportan datos como que, en Francia, desde 2015 se ha cuadruplicado el número de pasajeros que viajen en auto-



bús y 303 ciudades nuevas se conectaron gracias a líneas de autobús en 2017, un 28% más que el año anterior. En Italia, los kilómetros recorridos por líneas de autobús subieron un 70% más, entre 2012 y 2015. "Desde FlixBus aplaudimos el gran paso que ha dado Portugal en beneficio de los pasajeros, el tejido empresarial local y la mejora del transporte en el país".

Pablo Pastega es el director general de FlixBus para España.

En contra**Genera monopolio y oligopolio**

CONFEBUS HA realizado un análisis que pone de manifiesto las consecuencias negativas del modelo de liberalización del transporte de viajeros por carretera en el mercado alemán y francés, lo que "ha generado situaciones de monopolio u oligopolio, ha tenido un efecto sobre los precios, incrementándose las tarifas, ha provocado la reducción de servicios y ha visto mermada su calidad, así como las condiciones laborales del



empleo", entre otros puntos destacables. El análisis resalta que la liberalización de los mercados alemán y francés, cerrados históricamente al autobús por la prevalencia del ferrocarril, no se puede equipar a la madurez y dimensión del mercado español que cuenta con 15.947 km de red ferroviaria frente a los 29.901 km de Francia y los 41.896 km de Alemania.

Rafael Barbadillo es el presidente de Confibus.

Análisis**Mismos datos, distinta lectura**

El debate sobre la liberalización (o no) del transporte regular en nuestro país siempre ha estado de actualidad. Parecía que el respaldo de la Comisión Europea al modelo español, hace apenas un año, había calmado un poco los ánimos, pero nada más lejos de la realidad. Lo cierto es que la reclamación elevada por Eurorutas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, poniendo en duda alguno de los pilares básicos del sistema concesional, ha hecho que las voces vuelvan a elevarse al respecto de la conveniencia de favorecer la competencia entre empresas en detrimento del modelo que se viene utilizando durante las últimas décadas.

¿Quién tendrá la razón? ¿Qué corriente de opinión es la más válida? ¿Qué ha sucedido en otros países que han optado por liberalizar el servicio? Estas y muchas más son cuestiones que han renacido a la estela del enconado debate que nos ocupa. Los más favorables a la línea que se sigue en otros países de nuestro entorno, es decir, a la de la liberalización, centran su argumento precisamente en esta corriente europeísta, aportando datos de las mejoras obtenidas en otros mercados. Pero esos mismos argumentos, solo que en el sentido contrario y también cimentados en datos estadísticos, son los que ponen sobre la mesa quienes apuestan por mantener el sistema, eso sí, con una necesaria mejora de los mapas concesionales y de las condiciones de los pliegos.

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 autobús es uno de los modos más seguros para viajar por carretera, causando 21 veces menos heridos que un coche

El Sector del autobús transporta a más de 235 millones de escolares al año de manera segura

Recientemente ha comenzado el período escolar 2019-2020, que se prolongará hasta el mes de julio del próximo año. Con las clases, se inicia una temporada en la que los autobuses realizarán en torno a 280 millones de desplazamientos y transportarán a más de 235 millones escolares (235.383.000 en 2018, según las estadísticas del INE). Actualmente, en España circulan alrededor de 17.500 autocares dedicados al transporte escolar, un tipo de transporte que concentra el 13% del total de la facturación del sector del autobús.

Desde su fundación, Confebus aboga por la promoción del transporte escolar como medida para mejorar el tráfico urbano y, en

consecuencia, reducir los niveles de contaminación de la atmósfera. La aglomeración y el colapso de determinadas arterias de las ciudades en horas punta tiene que ver en parte con el uso masivo del vehículo particular para la entrada y la recogida de los escolares.

"Facilitar un modelo de transporte escolar eficiente permitiría ahorrar vehículos de la circulación y reducir externalidades como la pérdida de tiempo en horas punta, accidentes y emisiones de gases GEI", señala el presidente de la Confederación, Rafael Barbadillo. No obstante, la Administración juega un papel determinante a la hora de fomentar esta modalidad de transporte: "Sería necesario integrar el trans-

porte escolar en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y generar marcos regulatorios adecuados para suscitar el trasvase del vehículo particular al autobús escolar, garantizando la calidad del servicio", concluye.

Transporte seguro

Por otra parte, el autobús es uno de los modos más seguros para viajar por carretera: es 21 veces más seguro que un coche en cuanto a número de heridos y 24 veces más seguro en cuanto a número de víctimas mortales en accidentes. Aun así, Confebus recuerda la vital importancia que tiene la Educación Vial, que requiere de la iniciativa de las instituciones y los centros escolares.



El uso del autobús mejora el tráfico y el medio ambiente

Con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, la Confederación española de transporte en autobús (Confebus) ha querido recordar que el autobús es el modo de transporte colectivo por carretera menos contaminante. Por tanto, un mayor uso del autobús repercutiría en una mejora de la vida en las ciudades, el medioambiente y la salud pública de las personas.

El trasvase del uso diario del vehículo particular al autobús supondría 2,4 veces menos de las emisiones de CO2 por kilómetro recorrido y también cuatro veces menos contaminación acústica por pasajero-km. Además, la concentración del tráfico en núcleos urbanos se verían reducidas con el fomento del uso del autobús,

ayudando a la descongestión del tráfico, teniendo en cuenta que cada autobús puede sustituir entre 14-30 vehículos particulares en carretera, favoreciendo así la circulación en horas punta.

Tres líneas de trabajo

Confebus apuesta por tres líneas de trabajo para liderar la movilidad del futuro tanto dentro como fuera de las ciudades: sostenibilidad medioambiental, digitalización y cohesión social y territorial. Respecto a sostenibilidad, el sector del autobús ofrece un modo de transporte de fácil acceso y menor impacto medioambiental. En relación a la digitalización, el sector del autobús se encuentra en un proceso de transformación digital.

Fomento publica el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar

El Ministerio de Fomento ha publicado el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar nº30, actualizado a 1 de julio de 2019. Este Observatorio es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha realizado un grupo de trabajo constituido por las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), entre las que se encuentra Confebus. El objetivo de este Observatorio de Costes es orientar sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros.



Del mismo modo, es un punto de referencia para el conjunto de agentes y empresas que operan en el mercado del transporte de viajeros en autocar, de manera especial para aquellas de tamaño más reducido.

El Observatorio contiene un análisis de los costes medios que la

explotación de un vehículo genera a una empresa de transporte de viajeros tipo, entendiendo como tal aquella que aplica criterios de gestión que le permiten mantener unos niveles de rentabilidad y equilibrio patrimonial que garantizarían su permanencia en el mercado en el medio y largo plazo.



Presentación en
busworld.
18-23 OCTUBRE 2019

NUEVA ELECTRÓNICA EVOLUTION
FIABILIDAD - DISPONIBILIDAD DEL VEHÍCULO - BAJO COSTE MANTENIMIENTO - SEGURIDAD

El Congreso supone para Atuc una manera de analizar los constantes cambios a los que se enfrenta la movilidad

Atuc espera alcanzar récord de asistencia en su XXVI Congreso Nacional de Transporte

El año pasado, Atuc celebró su XXV Congreso Nacional de Transporte Urbano y Metropolitano en la ciudad de Ávila (Castilla y León) el día 8 de ju-

nio con una asistencia de más de 300 participantes entre operadores, concejales de movilidad, responsables de consorcios de transporte y consultores.

El lema del año pasado ('Transporte flexible: una nueva era') da paso al del vigésimo sexto Congreso ('Movilidad sostenible, la mejor experiencia').

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) celebra durante el próximo día 4 de octubre su XXVI Congreso Nacional de Transporte Urbano y Metropolitano en Gijón (Asturias). Durante el día 3 de octubre se celebrará, además, la Asamblea General de Atuc para empresas asociadas, que concluirá en una cena en el Palacio de la Riega, ofrecida por Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Scania y Volvo.

Respecto a la asistencia de este año, el presidente de Atuc, Miguel Ruiz Montañez, ha comentado que "no podemos dar cifras exactas, pero tenemos unas expectativas muy altas en este XXVI Congreso. Esperamos, de hecho, un récord de asistencia, superando la del año pasado, entre operadores, concejales de movilidad, responsables de consorcios de transporte y consultores. Hay mas patrocinadores, invitados y asistentes que nunca, y eso implica que la movilidad es un tema que está de moda".

El día 4, Atuc dará comienzo a su XXVI Congreso de la mano de la alcaldesa de Gijón, Ana González, que dará el discurso de inauguración. El evento constará

de tres ponencias ofrecidas por reconocidas figuras del Sector y de una mesa redonda para debatir sobre el tema principal del Congreso de este año, la experiencia de cliente como eje fundamental de la movilidad sostenible.

Ponencias

La primera ponencia, sobre la movilidad del consumidor consciente, la llevará a cabo el director de relaciones externas de GfK, Carlos Mínguez. Con una amplia experiencia docente en distintas universidades, Carlos Mínguez es actualmente el director de Desarrollo de Negocio y responsable de Relaciones Externas de GfK, donde también es corresponsable de la ejecución y diseño de las políticas comerciales de esta compañía de investigación de mercados.

La segunda ponencia se desarrollará en base a la generación de experiencias en el viaje del cliente, y será dirigida por el CEO de IZO España, José Serrano. Con más de 20 años de experiencia en posiciones directivas en el ámbito de gestión de empresas de gestión de clientes y consultoría de negocio, su contribución profesional se fo-

caliza en la gestión íntegra de servicios de orientación al cliente en compañías de prestigio, aportando la capacidad de crear experiencias WOW con sus consumidores mediante una gestión diferencial de la experiencia.

Por último, el responsable de Experiencia de Cliente de Alsa, Miguel Artiach, será el encargado de poner el broche a las ponencias de profesionales del Sector con 'La visión de la experiencia del cliente'. Miguel Artiach lleva trabajando más de 10 años en Experiencia de Cliente. Actualmente es el responsable del Área de Experiencia de Cliente de Alsa y entre sus responsabilidades está el diseño y la implantación del Plan de Experiencia de Cliente de la empresa en sus dos líneas estratégicas, cliente externo y cliente interno, con el fin de incrementar el ROI y mejorar los índices de interacción con el cliente. Actualmente su departamento está inmerso en la medición de la "voz del cliente" y poniendo en marcha un programa de "cierre de ciclo" que dé respuesta a todos los comentarios recibidos a través de las encuestas.



Miguel Ruiz: 'En relación con la movilidad, todos jugamos un papel fundamental'

Tras las ponencias previstas, tendrá lugar la entrega del I Premio nacional de investigación sobre Movilidad Urbana y Metropolitana por parte de Atuc. El ganador será premiado con la publicación de su tesis y un cheque por valor de 4.000 euros.

Acto seguido, se celebrará la mesa redonda 'La experiencia de cliente como eje fundamental de la movilidad sostenible' con las intervenciones de Belén Fernández, de Avanza; Cristina Güell, de Transports Metropolitanos de Barcelona; Cristina Sobeña, de Metro de Madrid; y Mariano Santiso, de Renfe.

La ceremonia de clausura correrá a cargo del concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Gijón, Aurelio Martín.

Sector en constante cambio

El motivo principal de este año es la experiencia de cliente. Ruiz Montañez ha asegurado que "he-



mos puesto el foco en cuál es la experiencia de quien recibe un servicio, ya que el transporte ha pasado de considerar a las personas que lo utilizan de usuarios a considerarlos clientes, una percepción

que cambia mucho las cosas, y eso es lo que queremos hacer ver en este Congreso".

"La movilidad está cambiando, la movilidad urbana tiene actualmente un sinfín de modos

alternativos, además del transporte colectivo. Este congreso es un buen momento para reflexionar sobre estos cambios: hacia dónde van, cómo afrontarlos, etcétera", ha asegurado el presidente de Atuc.

Atuc modificó el año pasado los estatutos para dar cabida a modos de transporte alternativos. "Nosotros estamos ya colaborando con las empresas que dirigen estos modos. Por ejemplo, ya son socias de Atuc decenas de empresas de *bike-sharing*", ha explicado Ruiz Montañez. En cuanto al *car-sharing*, "el número de socios es menor, pero estamos trabajando con ellos a medida que van teniendo presencia en otras provincias, ya que sobre todo están en Madrid", añadió el presidente de Atuc.

El objetivo principal de este tipo de eventos y, sobre todo, de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, es hacer reflexionar y analizar a los integrantes del Sector. "En movilidad todos jugamos un papel fundamental. Nosotros buscamos mejorar la movilidad urbana, luchar contra el cambio climático y reducir el uso del vehículo privado, que es el verdadero enemigo".

Permitirá el acceso de las sillas de ruedas con motor eléctrico y escúteres a los medios de transporte marítimo y terrestre

El Gobierno mejora la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad

El Consejo de Ministros ha aprobado, a propuesta de los ministros en funciones de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, María Luisa Carcedo, y de Fomento, José Luis Ábalos, el Real Decreto que modifica el RD 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

El uso cada vez más extendido, entre las personas con discapacidad o movilidad reducida, de las sillas eléctricas y de los escúteres, requiere que, en todos los casos en los cuales se disponga de medios de transporte terrestre y marítimo que permitan el transporte de sillas eléctricas o escúteres, y estas cumplan determinadas normas técnicas, se garantice el acceso a los mismos, avanzando en la accesibilidad de nuestros medios de transporte público.

Para ello, y de acuerdo con las propuestas recibidas desde el Co-

mité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), se ha modificado la normativa con objeto de que las personas con discapacidad puedan usar en estos medios las sillas de ruedas con motor eléctrico y escúteres más usuales de forma totalmente gratuita.

Las empresas

Además, las empresas deberán informar a los viajeros sobre las características de las sillas y escúteres admisibles en cada servicio en función de las características técnicas y de seguridad de los medios de que disponen. Por otro lado, el acompañamiento de perros especialmente adiestrados a personas afectadas por epilepsia o diabetes se ha mostrado especialmente eficaz para prevenir ataques propios de esas enfermedades, llegando incluso a salvar vidas. Por ello, se establece la obligación de admitirlos en estos medios de transporte, facilitando la movilidad de estos colectivos.



El mejor de su clase.

EL NUEVO TOURLINER. UN AUTOCAR PARA SORPRENDER.

Como compañero natural de la familia NEOPLAN, el nuevo Tourliner resulta asombroso desde el primer vistazo. Su fascinante diseño, el interior más moderno y un equipamiento de Infotainment completamente nuevo invitan al pasajero a disfrutar y a sentirse como en casa. Con todas sus novedades y sofisticaciones, este vehículo es un auténtico líder de ventas.

Deje que le impresione en internet en www.neoplan.de

NEOPLAN

Portugal liberaliza la competencia del servicio interurbano de más de 50 km

El presidente de la República de Portugal ha firmado el decreto ley que, entre otras cosas, va permitir a los portugueses elegir con qué empresa quieren viajar en expresos, es decir, en líneas regulares de autobús de más de 50 km. Tal y como ya ocurre en la mayoría de países de la UE, pero no en España, a partir de su entrada en vigor el 19 de septiembre de este año, los operadores de transporte que lo deseen pueden, cumpliendo una serie de requisitos, gestionar y comercializar líneas de autobús interurbanas.

Este nuevo régimen jurídico sobre el acceso y la explotación del servicio de transporte de pasajeros, en el marco del desarrollo de la Ley nº 52 aprobada por el parlamento portugués en 2015, constituye un avance muy importante para el Sector del transporte en Portugal con consecuencias muy positivas para el país. Como es habitual, el decreto ley detalla ampliamente el cambio legislativo, pero incluye tres aspectos que supondrían una mejora muy necesaria en el sistema actual español:

1.- Apertura a la competencia



de las líneas de autobús regulares doméstica.

2.- Autorización para realizar cabotaje en las líneas internacionales

3.- Acceso transparente a las estaciones de autobuses privadas y públicas.

Se suma a otros países de la UE

Países como Francia, Italia, Alemania, Dinamarca, Inglaterra, Polonia o República Checa tienen ya el transporte doméstico de media y larga distancia en autobús abierto a la competencia, algunos desde hace años. Esto permite ver los beneficios que ha supuesto para los ciudadanos, la economía de los países, y para el medio am-

biente. En Francia, desde 2015 se ha cuadruplicado el número de pasajeros que viajan en autobús y 303 ciudades nuevas se conectaron gracias a líneas de autobús en 2017, un 28% más que el año anterior, según los datos de FlixBus. En Italia, los kilómetros recorridos por líneas de autobús pasaron de unos 85 millones a 145 millones de kilómetros, es decir, un 70% más, entre 2012 y 2015. Y las frecuencias aumentaron un 38%. Pablo Pastega, director general de FlixBus en España y Portugal afirma que "desde FlixBus aplaudimos el gran paso que ha dado Portugal en beneficio de los pasajeros, el tejido empresarial local y la mejora del transporte en el país".

Análisis sobre la liberalización del autobús en Francia y Alemania

El órgano regulador del mercado del transporte en autocar de Francia ha publicado recientemente los datos relativos al ejercicio 2018, calificando a los servicios de transporte interurbano en su país de "poco rentables por estar lejos de cubrir costes". Los datos corresponden a la oferta de servicios de los únicos tres operadores que consiguieron mantenerse en el mercado francés, si bien este año uno de ellos ha comprado a otro, quedando ahora tan solo dos actores en este mercado.

En relación con este asunto, la Confederación Española de Transporte en Autobús, Confibus, ha realizado un análisis que pone de manifiesto las consecuencias negativas del modelo de liberalización del transporte de viajeros por carretera en el mercado alemán y francés, lo que "ha generado situaciones de monopolio u oligopolio, ha tenido un efecto sobre los precios, incrementándose las tarifas, ha provocado la reducción de servicios y ha visto mermada su calidad, así como las condiciones laborales del empleo", entre otros puntos destacables.

El análisis resalta que la liberalización de los mercados alemán y francés, cerrados históricamente al autobús por la prevalencia del ferrocarril, no se puede equipar a la madurez y dimensión del mercado español que cuenta con 15.947 km de red ferroviaria frente a los 29.901 km de Francia y los 41.896 km de



Alemania. Las diferencias también se evidencian al constatar que "España cuenta con una alta dispersión geográfica y una densidad de población muy baja, inferior a la de estos dos países". Así, 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.

De acuerdo con este análisis, la liberalización del mercado en estos dos países ha tenido efectos sobre el mercado, como la generación de situaciones de monopolio u oligopolio. En el caso del mercado alemán, liberalizado en enero de 2013, un operador domina por completo este mercado con una cuota del 94%. Situación a la que ha llegado, de acuerdo con el análisis, "tras un proceso de concentración, adquisicio-

nes e insolvencias, apoyando con políticas de precios por debajo de sus rivales". En Francia, el mismo operador tiene también una posición dominante, aunque se encuentra con la resistencia de otro grupo empresarial, que mantiene su pulso con esta compañía con pérdidas.

Por el contrario, en España, con un mercado regulado y en el que las licitaciones son abiertas a cualquier empresa de transporte con un mínimo de solvencia técnica y económica, el conjunto de los 10 primeros operadores de transporte tiene solo el 32% de cuota de mercado, existiendo 3.323 empresas con autobuses (más de 1.500 cuentan con menos de cinco autobuses). Además, en el caso particular de los servicios de transporte de viajeros por carretera del Ministerio de Fomento, más de 26 grupos empresariales operan los 82 contratos de transporte de viajeros por carretera de competencia estatal.

Castilla y León pública su nuevo Mapa de Ordenación

La integración de rutas de transporte escolar en las de transporte regular de uso general ("uso compartido") ha demostrado durante estos últimos años su utilidad para dar servicio de transporte público a muchos ciudadanos que viven en zonas rurales de Castilla y León, y que no disponían de conexiones válidas con destino a la localidad donde están ubicados los centros escolares, y que es, por lo general, la localidad de influencia de la zona. El objetivo principal es aprovechar las plazas libres de los vehículos con los que se prestan los servicios de transporte público regular, una vez atendida la solicitud de reserva de la administración educativa. Aproximadamente un 20% de las 2.826 localidades beneficiadas no tenían servicio de transporte y en las restantes (salvo coincidencia horaria ha supuesto un incremento de su oferta de servicios).

Su despliegue, que se inició en el año 2013 en las localidades de Turégano (Segovia) y Bembibre (León), tiene por objeto garantizar la movilidad y la satisfacción de



las necesidades básicas (sanidad, usos comerciales, administrativos, de ocio, etc.) en el mundo rural y adelanta la futura implantación de una red de transporte público acorde a la configuración territorial y demográfica de Castilla y León que se plasmará en el próximo Mapa de Ordenación del Transporte Público de Castilla y León. En cuanto a su funcionamiento, se trata de un sistema de reserva de plazas a favor de la Administración Educativa que así lo solicita, en determinadas expediciones de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general para el transporte de estudiantes hasta y desde centros docentes de titularidad pública.



Comisión Europea se prepara para un Brexit sin acuerdo

En un escenario de retirada sin acuerdo, el Reino Unido pasará a ser un tercer país sin disposiciones transitorias. A partir de ese momento, todo el Derecho primario y derivado de la UE dejará de aplicarse en el Reino Unido. No habrá un periodo de transición como el que se contempla en el acuerdo de retirada. Obviamente, esto conllevaría grandes perturbaciones para los ciudadanos y las empresas y tendría un importante impacto económico negativo, que sería proporcionalmente mucho mayor en el Reino Unido que en los Estados miembros de la UE-27.

Desde diciembre de 2017, la Comisión Europea se ha estado preparando para un escenario de retirada sin acuerdo. Hasta la fecha, la Comisión ha presentado 19 propuestas legislativas, todas las cuales ya han sido adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo. La Comisión también ha adoptado 63 actos no legislativos y ha publicado 100 comunicaciones de preparación. La Comisión

no prevé adoptar nuevas medidas antes de la nueva fecha de retirada.

Como indicó el presidente Juncker ante el Parlamento Europeo el 3 de abril de 2019, si se produce un escenario de retirada sin acuerdo, se espera del Reino Unido que aborde tres cuestiones principales vinculadas a la separación como requisito previo para que la UE pueda contemplar el inicio de conversaciones sobre la relación futura. Se trata de las siguientes: 1) protección y defensa de los derechos de los ciudadanos que hayan ejercido su derecho a la libre circulación antes del Brexit; 2) cumplimiento de las obligaciones financieras contraídas por el Reino Unido como Estado miembro, y 3) mantenimiento en letra y espíritu del Acuerdo del Viernes Santo y de la paz en la isla de Irlanda, así como de la integridad del mercado interior.

Todas las empresas que comercien con el Reino Unido, tanto en bienes como en servicios, se verán afectadas por un escenario de salida sin acuerdo.



Chasis OC 500 de Mercedes-Benz made in Spain.

Chasis fabricado íntegramente en España. El OC 500 ofrece un reducido consumo de combustible, gracias al paquete de eficiencia en consumo (FE1) que incorpora su motor y a la optimización de su TARA. Completa su paquete de rentabilidad con unos bajos costes de mantenimiento.

Cuenta con un equipamiento con los últimos avances en materia de seguridad AEBS, LDWS, BAS, así como un nuevo cuadro de instrumentos y volante multifunción.

Para más información: [//www.mercedes-benz-bus.com/es_ES](http://www.mercedes-benz-bus.com/es_ES)

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Ofertante: EvoBus Ibérica, S.A.U. - C/. Mar Egeo, 2 - Pol. Ind. San Fernando de Henares - 28830 Madrid

Anfac continua con su apuesta por las tecnologías alternativas en el Transporte

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, ha celebrado su primera sesión sobre hidrógeno con el objetivo de favorecer el desarrollo de este vector energético como elemento fundamental en las estrategias de descarbonización del transporte y mejora de la calidad del aire.

Esta sesión se enmarca en las actuaciones del Comité VEA de Anfac, un comité de trabajo en el seno de la asociación dedicado específicamente al impulso del vehículo electrificado y alternativo y que parte del compromiso y apuesta de los fabricantes de automóviles por una movilidad inteligente. Esta primera reunión específica sobre hidrógeno ha girado sobre las propuestas que plantea la asociación de cara a fomentar la mayor entrada de estos vehículos en el mercado como otra alternativa cero emisiones.

La reunión ha contado con la participación del subdirector general de Políticas Sectoriales Industriales del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Alejandro Cros; así como parte su equipo (M^a Luz Pelaez, Raquel Alonso y Juan Ortigosa). Además, han acudido directivos expertos en la materia pertenecientes a 15 marcas asociadas a Anfac, marcas tanto de vehículos turismo y comerciales como de pesados incluyendo los autobuses.



El Ministerio de Industria, a través de sus representantes, ha trasladado sus líneas de actuación en torno a esta tecnología, canalizadas a través del Marco de Acción Nacional español de energías alternativas y otros instrumentos normativos. Industria "reconoce al hidrógeno como una excelente alternativa para que el sector del transporte se oriente hacia el uso de energías renovables, la producción local del combustible, la eficiencia energética y la sostenibilidad".

Los asistentes han discutido sobre la situación actual del hidrógeno como combustible alternativo en España y Europa, así como sobre la visión estratégica de las marcas al respecto. Entre las principales barreras para su desarrollo se identifican la inexistencia de una

infraestructura de carga suficiente debido al elevado importe de las inversiones iniciales y la escasa oferta comercial de vehículos actualmente. Sólo se ha matriculado un vehículo de pila de combustible en España hasta el momento.

Futuro

Para Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de Anfac, "el futuro de la movilidad no es una tecnología concreta u otra. El futuro son las personas. La industria de automoción tiene que estar al servicio de las demandas de la sociedad para cubrir sus necesidades de movilidad con el mayor número posible de alternativas cero y bajas emisiones. Por eso, hay que buscar la manera de impulsar las tecnologías más emergentes y con futuro como el hidrógeno, entre otras".



Aetram ha solicitado la prioridad semafórica para el transporte público

La Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (Aetram) ha solicitado que las medidas para mejorar la circulación en Madrid como la prioridad semafórica de los autobuses que ya se está aplicando para la EMT, también debe aplicarse y afectar positivamente al Transporte Público Colectivo (Discrecional y Turístico y, Regular de Uso Especial, de Escolares y Trabajadores) en el desarrollo de su actividad de servicio de transporte público de viajeros. Consideran que la velocidad media de circulación por estos carriles no se vería afectada, siendo los beneficios inmediatos para usuarios, empresas, tráfico y medio ambiente.

De esta forma, el Ayuntamiento daría un paso de gigante

iniciando una verdadera experiencia de un modelo de movilidad sostenible en beneficio de los ciudadanos que, sin duda, proyectará el uso del transporte colectivo en general, la disminución del tráfico y de las emisiones contaminación.

En las próximas semanas y dentro del calendario de reuniones que se tiene previsto mantener desde Aetram (como miembro del Comité Madrileño de Transportes y de la patronal Madrid Foro Empresarial) con los diferentes representantes políticos del Ayuntamiento de Madrid de las Áreas de Medio Ambiente y Movilidad y, Seguridad y Emergencias, se trasladará esta petición, así como otras de similar importancia para contribuir a la movilidad sostenible de la ciudad de Madrid.



Se celebran los 25 años del Mercedes Benz Turismo

Hace 25 años, disfrutó de su estreno mundial y ahora Mercedes-Benz ha entregado la unidad número 30,000: el Mercedes-Benz Turismo es el autocar de turismo más vendido en Europa.

Tres es el número mágico: la tercera generación actual se introdujo hace dos años e impresiona más que nunca, gracias a una serie de características típicas del Turismo: seguridad, máxima economía y altos niveles de confort.

Rafał Jańczuk, director gerente de la compañía de autobuses polaca RAF TRANS, en la entrega del 30,000 Turismo: "El Mercedes-Benz Turismo es un verdadero todo terreno. Para las empresas, el Turismo es un verdadero milagro económico, además de que para los pasajeros y el conductor, es un autobús seguro y cómodo". El modelo de aniversario fue entregado a Rafał Jańczuk en Varsovia.

RAF TRANS opera rutas turísticas, líneas de servicio regular de larga distancia y lanzaderas VIP con su flota de alrededor de 220 autobuses. Y el Mercedes-Benz Turismo forma la columna vertebral de su flota. RAF TRANS también confía en la estrella de tres puntas cuando se trata de minibuses y unidades de lujo para uso VIP también.

Al elegir las especificaciones para el autobús de aniversario, RAF TRANS puso gran énfasis en la economía, la seguridad y la comodidad. El autocar de turismo de piso alto de 12,3 metros de largo cuenta con equipos tales como el sistema de frenado de emergencia Active Brake Assist 4, el Programa de estabilidad electrónica ESP, el sistema de control de crucero inteligente autónomo ART, el Asistente de carril y el Asistente de atención.

Guaguas Municipales de Canarias sigue aumentando el número de viajeros al año

De enero a junio de 2019, en el primer semestre del año, ha transportado a 18,9 millones de clientes, lo que significa un incremento de más de 1,4 millones de viajeros respecto al mismo periodo de 2018, cuando atendió las necesidades de movilidad de 17,5 millones de ciudadanos. El aumento relativo del 8% respecto al primer semestre del ejercicio anterior pulveriza los registros de la última década y supone uno de los mejores datos históricos en la compañía municipal.

El Ayuntamiento capitalino, a través del sostenimiento de los recursos financieros a la empresa pública, que ha mantenido sin variación su tabla de tarifas, ha dado un impulso durante los últimos años al transporte público en la ciudad, al tiempo que ha garantizado su progreso mediante su apuesta por la MetroGuagua, un instrumento que posibilitará avanzar cualitativamente en la mejora de la actual oferta de transporte.

Guaguas Municipales, que refleja con una tendencia al alza las políticas de las Administraciones locales para el fomento del transporte público, superó en 2018 la barrera de los 35,3 millones de viajeros, lo que supuso un incremento en relación al año anterior de más de 600.000 clientes. Ya situados en el primer semestre de



este año, la sociedad municipal ha multiplicado la demanda de usuarios incentivados por la mejora progresiva de sus servicios (con la incorporación de las líneas exprés X11 y X91, además de la X47) y la puesta en operación de los nuevos títulos insulares Bono Wawa Joven, Bono Residente Canario y Bono Oro (destinado a jubilados).

El incremento de 1.415.899 viajeros en la comparativa interanual del primer semestre de 2019 consolida las perspectivas marcadas por la empresa municipal de transporte, que fortalecerá sus funcionalidades al objeto de sostener el crecimiento de clientes del transporte público colectivo en el municipio. Por ello, la sociedad municipal se encuentra inmersa

en el programa más ambicioso de renovación de flota de la última década, lo que sumará un total 86 nuevas guaguas (de distintas dimensiones) al finalizar el ejercicio 2019, lo que en la práctica se traduce en la renovación de un tercio de sus unidades, donde destaca la reciente incorporación de un vehículo 100% eléctrico.

Los datos, mes a mes

Las cifras del balance del primer semestre reflejan el crecimiento de Guaguas Municipales con una presencia cada vez mayor en la solución de los desplazamientos de los ciudadanos y los visitantes de Las Palmas de Gran Canaria. En el detalle de los datos de 2019, hubo un total de 18.919.543 viajeros.

Ha tenido conocimiento de una serie de prácticas que considera 'tienen severas repercusiones muy negativas'

Eurorutas denuncia ante la CNMC algunas anomalías en el Sector de transporte de viajeros

Eurorutas S.A. ha venido teniendo conocimiento de una serie de prácticas que consideran tienen severas repercusiones muy negativas para el Sector y que han atentado frontalmente contra el principio de libre mercado, "coartando la libre competencia que debiera imperar, por lo que a este escrito incumbe, en el Sector del transporte de viajeros por carretera".

Por ello, "ante la insostenible situación y la cuasi-absoluta pasividad tanto de los operadores como de los representantes del Sector, entre los meses de julio (4 de julio de 2019 respecto a los cuatro primeros puntos que a continuación exponemos, y en fecha 24 de julio respecto al particular caso asturiano) y agosto (28 de agosto en relación a las estaciones)", han puesto en conocimiento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), algunas de las innumerables prácticas y actuaciones

cuando menos irregulares habidas en el Sector, y que, inicialmente, se refieren:

1.- A la gestión por parte del Ministerio de Fomento de los concursos públicos concesionales permanentes de uso general del transporte de viajeros por carretera, especialmente en el periodo 2012-2019.

2.- Al nuevo pliego de junio de 2019 regulador de los concursos para la adjudicación de los servicios concesionales de transporte público de viajeros por carretera permanentes de uso general de la titularidad del Ministerio de Fomento, en lo concerniente al contenido de cláusulas cuya validez ya fue censurada por la CNMC en su Requerimiento de 5 de junio de 2018.

3.- A las presuntas irregularidades cometidas por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad Autónoma Madrileña en la gestión de los servicios públi-

cos concesionales de transporte de viajeros por carretera de la titularidad de la CAM, y sobre la ilicitud de la pretendida prórroga de estas concesiones, que ha de ser, en su caso, otorgada antes de que finalice el presente año 2019 y que, de producirse, vendría a contravenir el Reglamento UE 1370/2007, así como las SsTS 585 y 595/2016, de 14 de marzo, dictadas en supuestos similares habidos en las CCAA Gallega y Valenciana.

4.- A las presuntas irregularidades cometidas en la gestión del transporte urbano que han venido a suponer severísimas restricciones a la competencia, infringiendo el principio de no discriminación, sin causa justificativa alguna que traiga su fundamento en los principios de necesidad y proporcionalidad, y, produciendo, de facto, un reparto del mercado.

5.- A la nueva directa ampliación de los plazos concesionales de los servicios públicos lineales



permanentes de uso general, en el transporte interurbano de viajeros por carretera, integrados en concesiones zonales titularidad del Principado de Asturias, efectuada en contravención de la normativa reguladora de la contratación pública, el Reglamento 1.370/2007 y las reiteradas SsTS 585 y sin que

siquiera conste, a día de la fecha, publicación en boletín oficial alguno.

6.- A las estaciones de autobuses e intercambiadores de titularidad pública, en tanto se aprecian en su gestión y explotación actuaciones potencialmente perturbadoras de la libre competencia.

DIRECCIÓN > Electromovilidad

¡Visítanos del 18 al 23 de octubre en la feria Busworld, Bruselas!

Urbino 12 hydrogen

CAF GROUP



Omnipus On decide lanzar su nueva tienda online

Omnipus On lanza su tienda online integrada. El nuevo eShop de recambios para autobuses estará en la web antes de que la feria más importante del Sector, Busworld Europe, se celebre en Bruselas a mediados de octubre. El nuevo Omnipus eShop ofrece la gama completa de piezas para las marcas Mercedes-Benz y Setra. Como el sistema está totalmente integrado en el portal del cliente, Omnipus On ya conoce la flota individual de la persona que realiza el pedido: el cliente encontrará las piezas de recambio solicitadas con mayor frecuencia en el área de recogida rápida. 12 categorías de piezas genéricas aseguran una navegación rápida y búsquedas de recambios.

Otro método para encontrar la pieza de recambio adecuada, que resulta especialmente útil cuando se realizan pedidos de gran volumen para complemen-

tar las existencias, es la función de pedido rápido. Los usuarios pueden cambiar directamente al catálogo de BusParts para una investigación más detallada. También ahora es posible reservar directamente en línea servicios digitales como Omnipus Uptime. Se están preparando otros servicios digitales.

Ampliación sucesiva

El despliegue de la eShop de Omnipus tendrá lugar en los mercados de las 14 filiales en Europa y se ampliará sucesivamente. On Commerce está totalmente integrado con las otras áreas On Advance, On Monitor y On Drive y se beneficiará así de todas las ventajas de la digitalización y la conexión en red que el concepto de plataforma hace posible. Al igual que el portal en su conjunto, será posible utilizar la eShop desde cualquier dispositivo móvil.

Autos González amplía su flota con dos nuevos Scania Touring HD

La compañía gallega de transporte de viajeros por carretera Autos González ha renovado su flota con dos nuevos autobuses Scania Touring HD con capacidad para 53 y 55 personas, respectivamente. Con esta adquisición, la firma reafirma la modernización de los servicios de larga distancia, ofreciendo mayor confort y seguridad a los pasajeros.

Fiables y efectivos, estos modelos permiten una mayor maniobrabilidad, adaptándose a grandes superficies y calles urbanas estrechas. Su diseño interior se caracteriza por la máxima calidad, un excelente aislamiento y un control de la climatización que se adapta a todas las condiciones. Ambos vehículos tienen 12,9 metros de longitud y un motor Euro 6 de 302 Kw (410 CV), diésel y entre sus prestaciones, destacan: frenos de disco, sistema de frenos electrónico, Scania Opticruise (un sistema de cambio de marchas automatizadas), Retarder Scania (un sistema de freno auxiliar), control de presión de los neumáticos y Alcolock o antiarranque de un vehículo en caso de alcoholemia del conductor.

Se trata de autocares versátiles, provistos de rampa para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida, y diseñados para satisfacer las demandas de los servicios ocasionales y aquellos regulares de larga distancia. Además, proporcionan una con-



ducción más segura y cómoda para el conductor. Estos Scania tienen un rendimiento duradero y una excelente economía operativa, lo que se traduce en un consumo eficiente de combustible y una óptima sostenibilidad, lo que contribuye a reducir las emisiones y mejorar la calidad de vida en las ciudades y en la carretera. Con esta incorporación, Autos González consolida la renovación de su flota.

Climate Day

Como muestra del compromiso de Scania para luchar contra el cambio climático y alcanzar el objetivo marcado en el Acuerdo de París, el pasado 20 de septiembre, tanto las oficinas centrales de la marca, como las fábricas y unidades locales de todo el mundo se han detenido durante una hora, en la cual todos los empleados han tenido la oportunidad de aprender sobre el cambio climático e intercambiar ideas de mejora a favor de la sostenibilidad y aplicables a todos

los niveles en la operativa de Scania. "Hemos trabajado decididamente por la sostenibilidad y tiene un profundo impacto en nuestros productos, nuestra producción y la forma en que hacemos negocios. Las empresas juegan un papel muy importante en el cambio climático y no podemos quedarnos de brazos cruzados", dice el presidente y CEO Henrik Henriksson. "Ahora estamos dando un paso más y hemos elegido la formación como la principal acción para nuestro Climate Day, ya que creemos que aumentar el conocimiento sobre el cambio climático es crucial para poder cumplir con el acuerdo de París".

En España, los más de 400 empleados han realizado unos talleres para aportar ideas de mejora aplicables a la operativa de la empresa. Las mejores ideas serán valoradas y ejecutadas por parte de la compañía. Además, formarán parte del Calendario Solidario que anualmente produce Scania y cuya recaudación se destina a la ayuda humanitaria.

La Feria Internacional del Autobús y del Autocar 2020 ya está en marcha

La Feria Internacional del Autobús y del Autocar, FIAA, avanza en los preparativos y comercialización de su próxima edición que, organizada por Ifema, tendrá lugar en los pabellones de Feria de Madrid, del 6 al 9 de octubre de 2020. De momento, la feria ha lanzado una nueva página web, que ofrece un diseño más atractivo y visual, acorde con la naturaleza del evento y que permite la optimización de la participación y de la interacción con los clientes.

A este respecto, el reciente estudio de la Confederación Española de Transporte en Autobús, Confibus, 'El bus, una visión de presente y futuro: Liderando el cambio de rumbo para la movilidad sostenible de las personas', señala que el autobús es responsable del 50,3% de los trayectos en nuestro país, es clave para el desarrollo hacia la movilidad eficiente y sostenible, ya que es el modo de transporte que menos gases de efecto invernadero genera 3,7 veces menos contaminante que el avión, 5,5 veces menos que el automóvil y un 13% menos que el tren; cuenta con la tasa de siniestralidad más reducida de los modos de transporte por carretera (solo el 0,2%



del total de las víctimas mortales de accidentes de tráfico en carretera se atribuye al autobús) y es fundamental para atender la demanda de movilidad de colectivos con menor acceso, como los jóvenes, mayores y personas con movilidad reducida.

Toda una serie de factores que, junto al avance tecnológico y la constante mejora del diseño, estética, funcionalidad y confortabilidad de los vehículos, tendrán su mejor reflejo en FIAA 2020, que nuevamente se perfila como gran punto de encuentro empresas líderes en vehículos completos, carrocería, chasis, servicios, tecnología, componentes y accesorios, con profesionales de todo el mundo. Así lo

revelan los datos de su pasada convocatoria, una de las más internacionales celebrada hasta la fecha.

Asistencia prevista

Para la edición de 2020, FIAA estima una asistencia superior a los 12.000 visitantes de 47 países, potenciando su creciente internacionalidad, gracias a la puesta en marcha de una serie de acciones especialmente diseñadas para atraer profesionales de mercados exteriores, de la mano de Ascabus. El carácter internacional de FIAA también se ve potenciado en cada edición por la celebración del premio Minibus of the Year, que acoge y patrocina, y en el que participan jurados de 22 países europeos.



Soto y Alonso vuelve a confiar en Somauto-Otokar

Automóviles Soto y Alonso apuesta por el modelo de autobús Ulyso T de la marca Otokar, siendo la segunda vez que la empresa de Burgos confía en Somauto, concesionario oficial de la marca Otokar, para aumentar su flota de autobuses para el transporte discrecional.

Con una estética mejorada, mayor altura interior, mayor anchura de pasillo y eje delantero ZF, el autocar Ulyso T de 10 metros combina el lujo con la practicidad, ofreciendo mucho espacio para el pasajero y un espacio para el equipaje sobresaliente (5,5 m3). Además, está disponible en su versión TH con hasta ocho PMR, con un motor Cummins con una potencia de hasta 320 CV, combinado con dos tipos de caja de cambios (manual o automática), siendo ágil en todo tipo de carreteras. En esta ocasión, Soto y Alonso ha

adquirido una unidad con caja de cambios manual, equipado con 39 butacas para pasajeros, tomas USB en los laterales, butaca de conductor neumática calefactada, doble luna tintada en laterales, suelo de imitación a madera, entre otros elementos.

Somauto también ha hecho entrega de un autobús Navigo TH de 8,4 metros a Autocares Rovira, para su transporte discrecional, siendo el tercer autobús adquirido por la empresa catalana. Esta vez, el vehículo elegido por el operador posee 8,4 metros de longitud, capacidad para 35 viajeros más acompañante y conductor, así como hasta seis plazas para personas con movilidad reducida. Mecánicamente, dispone de un motor central Cummins ISBe 4.5, que desarrolla una potencia de 180 CV, con cambio manual Eaton.

EMT Madrid crea proyecto piloto para pagar el bus con reconocimiento facial

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), junto a Banco Santander y la startup Saffe, está colaborando activamente en un proyecto piloto de Mastercard para implantar el pago biométrico en los autobuses de la capital, una iniciativa pionera en toda Europa.

Este proyecto se ha presentado en el marco de Madrid in Motion, la iniciativa del Ayuntamiento de Madrid y Barrabés para promocionar la innovación abierta enfocada a movilidad.

Este proyecto se engloba dentro de la idea de Mastercard para crear ciudades más sostenibles e inclusivas, se busca la identificación biométrica en contextos de movilidad. Tras varias otras opciones, finalmente Mastercard se decidió por el reconocimiento facial ideado por la startup británica Saffe. "Con este sistema, para coger el autobús, no se necesitará salir de casa con la cartera ni con el móvil", comentan los responsables de Mastercard.

La integración es sencilla, segura y robusta, incorporando ingeniería antifraude. La prueba de concepto ha sido todo un éxito, con más de un 99% de aciertos. El siguiente paso es un piloto. A partir del mes de octubre y durante seis meses, de forma gradual, un grupo de madrileños podrá probar esta experiencia en una línea de emt, que será de las que pasan Fuencarral. Si el proyecto es exitoso, se valorará el despliegue a otras líneas de la red.

Los usuarios de los autobuses de Madrid simplemente tendrán que descargarse una aplicación móvil de emt en la que introducirán sus datos de pago y se harán una fotografía de su cara ('selfie') para empezar a utilizar el pago biométrico. A partir de ese momento, una vez dentro del autobús, mostrarán su rostro a una cámara de reconocimiento que les permitirá validar, a la vez, la identificación y la autenticación, es decir, la compra de billete y el pago del mismo en un solo gesto.

Otros Proyectos

De las seis iniciativas presentadas en el DemoDay, la compañía municipal está implicada, en mayor o menor medida, en otras tres:

- Mobility as a Service, soluciones para centros de carga eléctrica múltiple y simultánea.
- Servicios basados en localización, conectar lo digital y lo físico. El objetivo principal del piloto es validar el concepto Park & Go para la ciudad de Madrid combinando una plataforma Mobility as a Service de Iomob y los parkings disuasorios y rotacionales controlados por EMT.
- Mobility as a Service, pagos y tokenización: El objetivo de este piloto entre la startup Vottun y el Santander, en el que participa EMT, es crear una aplicación que una el onboarding y el pago de todas las aplicaciones de movilidad a través de tecnología blockchain, facilitando así el acceso al pago cuando los ciudadanos utilizan distintos tipos de transporte.



TomTom Telematics se llama ahora Webfleet Solutions tras su compra por Bridgestone

Tras la adquisición de TomTom Telematics por Bridgestone Europe el 1 de abril de 2019, Bridgestone ha anunciado que el nombre de la empresa TomTom Telematics pasará a llamarse Webfleet Solutions, a partir del 1 de octubre de 2019. La compra de TomTom Telematics fue motivada por la apuesta de Bridgestone de reforzar sus capacidades digitales como parte de

su continua transformación de fabricante de neumáticos de primera calidad a líder de soluciones de movilidad. La nueva compañía de Bridgestone es el proveedor número uno de soluciones de flotas en Europa, una industria que crece a dos dígitos. La compra ha reforzado la presencia de Bridgestone en soluciones basadas en datos para facilitar las operaciones.



EL COLABORADOR PRIVILEGIADO DE LAS GRANDES REDES URBANAS E INTERURBANAS

Piezas de recambio para AUTOCARES Y AUTOBUSES



ejes y dirección



lunas y parabrisas



calefacción



cajas de cambio y embragues



electricidad



carrocería



retrovisores



suspensión



filtración



motor



asientos



frenos

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1 • Plataforma Logística PLAZA
50197 Zaragoza ESPAÑA
+34 876 26 95 50 +34 876 76 89 94
info@cbmiberica.eu

www.cbmcompany.com

Dbus organiza actividades en el marco de la Semana Europea de la Movilidad

Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, que se celebró del 16 al 22 de septiembre, dentro del programa impulsado por el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, Dbus ha organizado varias actividades con el fin de dar a conocer el servicio de transporte en autobús de la ciudad y fomentar su uso.

1) Exposición 'Dbus, 133 años en San Sebastián': recoge la historia y la evolución de Dbus desde su fundación en 1886 hasta la actualidad. Dbus, la Compañía del Tranvía de San Sebastián, es una de las empresas en activo más antiguas de Guipúzcoa y a través de esta exposición se buscaba mostrar cómo la empresa ha evolucionado a la par que la ciudad, formando parte de la vida de los y las donostiaras. En la muestra se pudieron ver desde imágenes ya míticas de la ciudad en las que aparecen vehículos históricos de la compañía, a algunos elementos antiguos, como son billetes y billetteras antiguas, letreros de líneas y herramientas del taller. La exposición organizada en colaboración con Donostia Kultura, se pudo visitar en el



Centro Cultural Aiete del 13 de septiembre al 2 de noviembre, en el siguiente horario: De martes a viernes: 16:00h-20:30h.; Sábados: 10:00h-14:00h y 16:30h-20:00h.; y Domingos: 10:00h-14:00h.

2) Campaña 'Ponte en mi lugar': durante los días 17 y 18 de septiembre de 10:00 a 13:00 h se colocó en Alderdi Eder un autobús de Dbus para que las personas que se acercaran pudieran participar en actividades que les permitan experimentar diversas dificultades sensoriales con el fin de fomentar la empatía y el entendimiento entre personas usuarias y visibilizar algunas limitaciones, como pueden ser las dificultades de movilidad, la visión reducida, etc. En la actividad

participaron varias asociaciones y entidades que trabajan con personas con problemas de movilidad o diversidad funcional, como Zenta, Begisare, ONCE y Elkartu. 'Ponte en mi lugar' busca que los usuarios se pongan en situación a través de elementos como gafas que simulan distintos grados de limitación visual. Asimismo, también contempla una sesión formativa con personal técnico municipal.

3) Ligado a lo anterior, otra de las actividades organizadas en la Semana de la Movilidad es una campaña de sensibilización entre el público escolar para transmitir ideas ligadas a los beneficios del transporte público frente al vehículo privado.

Bilbobus renovará el 20% de su flota antes de acabar el año 2019

Incorpora 15 nuevos vehículos híbridos a su flota. Estos nuevos bilbobuses, presentados por el teniente de alcalde, y concejal del Área de Movilidad y Sostenibilidad, Alfonso Gil, reducirán las emisiones hasta un 8,5%. Se trata de 15 autobuses diseñados y fabricados por Mercedes Benz del modelo Citaro-Hybrid Euro VI. De esta manera, el Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao da un paso más en el cumplimiento de los compromisos adquiridos en la firma del Pacto por la movilidad urbana sostenible (PMUS), que sitúa el bienestar de la ciudadanía en el centro del desarrollo urbano.

Con estas adquisiciones "seguimos orientando las políticas de movilidad a la mejora de la salud y la calidad de vida de la ciudadanía y damos un paso más en la adopción de alternativas 'cero emisiones' de la flota pública para limitar la emisión de partículas contaminantes y las emisiones de CO2", ha comentado el teniente de alcalde y concejal del Área de Movilidad y Sostenibilidad, Alfonso Gil.

De hecho, "antes de que finalice este año el 20 % de la flota, que en la actualidad está compuesta por 141 unidades, será renovada. A los nuevos 15 vehículos híbridos se sumarán en los próximos meses otros 15 del mismo modelo y dos eléctricos", ha explicado Alfonso Gil. Estos vehículos híbridos tienen una longitud de 12 metros y tres puer-



tas, sin escalón en la tercera puerta, y cumplen todos los requisitos de accesibilidad de los 'bilbobuses' más modernos, y en apariencia son iguales al resto de vehículos; la diferencia se encuentra en su motor.

Los vehículos híbridos cuentan con supercondensadores, utilizados como acumuladores de energía en el módulo de recuperación, que contribuyen al aprovechamiento de la energía, y por consiguiente a la reducción de emisiones. El espacio necesario para el montaje es reducido, por lo que no se pierde ninguna plaza de asiento para los pasajeros en el interior. El funcionamiento básico de los vehículos híbridos es muy sencillo. Siempre que el autobús decelera, el motor eléctrico trabaja como un generador, convirtiendo la energía de freno en corriente eléctrica. Esta corriente se almacena en la batería, y se pone a disposición del motor eléctrico

para secundar la acción del motor de combustión en determinadas situaciones, especialmente al ponerse en marcha.

En estos vehículos el motor eléctrico asiste al motor de combustión principalmente cuando la demanda de potencia es más elevada, sobre todo al poner en marcha el vehículo. La adquisición de estos 15 nuevos vehículos ha supuesto una inversión de más de 4,2 millones. Se trata de un avance más en la apuesta de Bilbobus por incrementar la calidad y la eficiencia del transporte urbano de la ciudad, y contribuir a hacer de Bilbao una ciudad con menos contaminación y menos ruido. En los últimos cuatro años, Bilbobus ha incorporado 37 unidades a su flota, con una inversión de 11,5 millones de euros, a los que habrá que sumar otras 17 nuevas unidades antes de final de año, con una inversión de otros 5,16 millones de euros.



Istobal lanza una plataforma digital para automatizar el lavado

Istobal lanza Smartwash for fleets, la primera plataforma digital para automatizar y monitorizar el proceso de lavado de cualquier flota de vehículos. El grupo español líder en soluciones de lavado y cuidado para todo tipo de vehículos presenta en primicia este innovador sistema inteligente para la gestión digital del lavado de cualquier flota durante el V Congreso Nacional de Transporte Frigorífico, que se celebró del 19 al 20 de septiembre en El Puig (Valencia), organizado por Atfrie (Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida). Istobal también exhibió en este congreso el equipo Istobal HW'Intrawash, su reciente solución automática

para el lavado interior y la desinfección profesional de remolques frigoríficos.

Smartwash for fleets es una novedosa plataforma que gestiona el lavado de flotas de vehículos de alquiler, compartidos, VTC, autobuses o camiones de forma inteligente, digital, fácil y cómoda desde cualquier dispositivo. Se trata de un nuevo concepto para el lavado de flotas basado en la conectividad y en la calidad a través de instalaciones altamente tecnológicas y 100% conectadas. Además, automatiza el proceso de lavado de flotas y proporciona un mayor control en su limpieza, ya que permite conocer en tiempo real todo tipo de datos.



Grupo Ruiz firma el primer contrato concesional interurbano de Mallorca

Una flota ecológica y la transformación digital, fueron algunos de los valores diferenciales de la oferta que presentó al concurso la empresa Ruiz, la mejor valorada en los tres lotes del concurso para la prestación del servicio de transporte regular interurbano de la Isla de Mallorca, licitación convocada el pasado año por el Consorcio de Transportes de Mallorca, que finalmente y tras el arduo proceso judicial que lamentablemente suele preceder a este tipo de concursos, se ha formalizado el contrato para la explotación del lote 2, elegido en primer lugar por la oferta de Empresa Martín.

Este concurso ha sido uno de los más importantes en el Sector del transporte por carretera convocados en los últimos años, en el que han participado las más importantes empresas de transporte de pasajeros que operan en España.

La propuesta de Empresa Martín ha destacado por la aportación

de soluciones innovadoras y eficientes para incluir a la isla de Mallorca dentro de la movilidad del futuro; integrando los grandes retos de la sociedad, la sostenibilidad energética, la accesibilidad universal y la innovación tecnológica.

La nueva red de líneas da respuesta a las necesidades de movilidad de los habitantes de Mallorca, planteando una nueva oferta de transporte que se apoya en una reestructuración de las líneas interurbanas, especialmente, en el aumento de la frecuencia y una mayor conexión de toda la isla incluyendo las zonas con menor densidad demográfica, prestando servicio a los municipios de Puigpunyent, Marratxí, Bunyola, Valldemossa, Deià, Sóller, Escorca, Fornalutx, Alaró, Consell, Pollença, Selva, Lloseta, Campanet, Mancor de la Vall, Inca, Costitx, Sencelles, Santa Eugènia, Muro, Alcúdia, Santa Margalida, Llubí, Sa Pobla, Búger, Artà, Capdepera y Palma Con.

www.otokareurope.com



busworld.

Nueva cita en Bruselas,
del 18 al 23 de octubre de 2019
Pabellón 4 - Stand 401

Otokar lleva sus innovaciones a Busworld

Otokar aprovecha la primera edición de Busworld que se celebrará
en Bruselas para presentar diversas novedades:

vehículos con tracción alternativa, accesibilidad para personas de movilidad reducida, low entry, nuevo diseño...
¡Le esperamos en nuestro stand!

KENT U_{LE}

Interurbano
Low entry

TERRITO U

Escolar
Nuevo diseño y mayor capacidad

e-KENT C

Urbano
100% eléctrico

KENT C_{CNG}

Urbano
Gas natural

ULYSO T_H

Turismo
Con acceso para PMR

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid)
Tél : +34918954301

www.otokar-somauto.com

Otokar



Silvia Roldán se convierte en la nueva gerente del CRTM

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), en el consejo de administración celebrado el 13 de septiembre, ha nombrado a Silvia Roldán nueva directora gerente del organismo, sustituyendo a José Luis Fernández-Quejo. De esta manera, se convierte en la primera mujer que va a estar al frente de este organismo.

Roldán ocupaba hasta ahora el puesto de gerente de Área de Planificación y Análisis presupuestario en la empresa pública Adif, donde ha desarrollado la mayor parte de su carrera profesional en diferentes puestos de responsabilidad. Tras su entrada en el gestor ferroviario, en 2004, ha sido jefa de subestaciones de Alta Velocidad y Red Convencional, ha ocupado el puesto de gerente de Área de Procesos, coordinando el desarrollo de la actividad de mantenimiento de Alta Velocidad, y responsable del mantenimiento en el proyecto de la línea de Alta Velocidad

entre La Meca y Medina (Arabia Saudí), en 2013 y 2014.

En el encuentro, el consejo del CRTM también ha acordado elegir como vicepresidente al delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, como representante del consistorio madrileño. Asimismo, se ha nombrado a los integrantes de la comisión delegada del consejo de administración, que estará formada por: Ángel Garrido; el vicepresidente de Presidencia y Transformación Digital, Miguel Ángel García; y la viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, M^a Consolación Pérez Esteban; por parte de la Comunidad de Madrid; así como por Borja Carabante; la delegada del Área de Gobierno de Hacienda y Personal, Engracia Hidalgo; y el delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano, Mariano Fuentes; por parte del Ayuntamiento de Madrid.



Rafael Sterling, nuevo director general del Grupo Irizar

Después de más de 26 años de dedicación al proyecto Irizar, los últimos 10 como director general del Grupo, José Manuel Orcasitas ha decidido poner fin a su carrera profesional.

Irizar ha experimentado en los últimos años una profunda transformación, convirtiéndose en un grupo empresarial, diversificado industrial y geográficamente, desarrollando su actividad en seis áreas de negocio, como son el transporte de pasajeros, la electromovilidad, la electrónica, los motores y generadores eléctricos, la conectividad y la energía. Un grupo formado por siete marcas (Irizar, Irizar e-mobility, Alconza, Datik, Hispacold, Masats y Jema) que desarrollan su actividad productiva en 13 plantas de producción (en España, Marruecos,

Brasil, México y Sudáfrica) a las que se suma un Centro propio de I+D. Está compuesto por 3.350 personas totalmente comprometidas e identificadas con la estrategia de futuro. Con un volumen de facturación agregada de 750 millones de euros (2018), este año Irizar cumple 130 años en una situación de gran solidez financiera, de diversificación geográfica e industrial y en continuo crecimiento

Trayectoria

Desde el 1 de septiembre, se ha incorporado Rafael Sterling, como nuevo director general, a liderar este proyecto. Nacido el 22 de marzo de 1975, es ingeniero superior en telecomunicaciones por la Universidad del País Vasco y MBA executive por la Universidad Comercial de Deusto.

Las emisiones son de media un 30% más bajas que las de un vehículo diesel

TMB inicia la licitación para adquirir 29 nuevos autobuses eléctricos

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) continúa con su compromiso para la reducción de emisiones. Ahora se licitará la sustitución de 29 autobuses diésel y de gas natural comprimido para autobuses eléctricos de tecnología avanzada y emisiones cero, con el objetivo de renovar los vehículos de la flota actual que han llegado al final de su vida útil después de más de 15 años de servicio y para reducir drásticamente las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), causantes del calentamiento global.

El inicio de la compra de estos autobuses consta de dos licitaciones. La primera corresponde a 23 autobuses articulados eléctricos que servirán las líneas de altas prestaciones de la red de bus, por un valor de 22 millones de euros. La segunda licitación se refiere a los seis minibuses eléctricos que servirán líneas de Bus de Barrio, por un valor de unos dos millones de euros. Los vehículos se fabricarán durante el año 2020 y se empezarán a entregar entre finales de 2020 y principios de 2021.

El reto para mejorar la calidad del medio ambiente y conseguir unas ciudades más saludables se plasma en el Plan de Renovación de la Flota de Bus para el periodo 2019-2021, acordado con la Autoridad del Transporte



Metropolitano (ATM), que supone una inversión de alrededor de 115 millones de euros y la adquisición de más de 250 vehículos. A esta inversión, se ha de sumar la ejecución de las obras e infraestructuras necesarias para que los vehículos eléctricos sean operativos, que representan 20 millones de euros más. En total 135 millones.

En este sentido, la presidenta de TMB, Rosa Alarcón, ha manifestado que "con esta licitación reafirmamos nuestra apuesta por hacer del transporte público de superficie un transporte más sostenible para toda la ciudad y que nos debe permitir adaptarse a las nuevas necesidades de movilidad que nos plantean la contaminación y el calentamiento global. Este es el gran reto que tenemos por delante durante los próximos años. Debemos contribuir a hacer po-

sible unas ciudades mejores, más saludables, menos contaminadas y con más calidad de vida".

Plan de renovación de flota

El incremento de inversión de la empresa de autobuses de TMB en material móvil se orienta no sólo a rebajar la edad y la fiabilidad de los vehículos de transporte, sino también a reducir su impacto ambiental. El consumo energético de combustible de un autobús híbrido, y por tanto también las emisiones de CO₂, son de media un 30% más bajas que las de un coche diésel equivalente, y llegan al 45% en ciertos modelos. En el caso de un autobús eléctrico, la reducción es del 100%. La tracción eléctrica también disminuye el ruido, las vibraciones y mejora la tracción del vehículo, lo que redundará en una clara mejora de confortabilidad.

La estación intermodal de Santiago de Compostela está ejecutada al 40%

La consejera de Infraestructuras y Movilidad de Galicia, Ethel Vázquez, destacó que la nueva estación de autobuses de Santiago de Compostela, integrada en la intermodal, está ejecutada al 40%, y la pasarela peatonal que la unirá a la terminal ferroviaria y conectará la calle del Hórreo y Clara Campoamor estará finalizada a mediados del 2020. Vázquez Mourelle quiso explicar sobre el terreno los progresos en estas actuaciones fruto del trabajo conjunto y coordinado entre Xunta, Ayuntamiento y Adif, con un importe global de 16 millones de euros, y a las que la Xunta destina una inversión de 12 millones de euros.

Indicó que los trabajos del departamento que dirige para materializar la intermodal de Santiago están a pleno rendimiento y puso el acento en el intenso trabajo de la Xunta, con el que se está preparando Santiago "para acontecimientos únicos como son el Xacobeo 2021 y también para ese hito histórico que supondrá la llegada del AVE a Galicia". Una infraestructura que, tal y como señaló, supondrá un antes y un después en los desplazamientos de los santiagueses, al proporcionar un intercambio ágil y seguro entre



el autobús y el tren, facilitando la movilidad de vecinos y usuarios.

Ayuda al desarrollo urbano

Destacó como la nueva estación está concebida como una pieza fundamental en el desarrollo urbano de Santiago, que ayudará a la vertebración de los barrios del Ensanche y Pontepedriña. También el edificio de la terminal de autobuses fue diseñado como un mirador que abre la ciudad hacia el Sar. La consejera detalló la evolución en los trabajos de construcción de la nueva estación de autobuses intermodal desde su inicio en julio de 2018, con la demolición de las naves de Koipe, la excavación y la ejecución de muros de contención, y el final del movimiento de tierras y la cimentación.

La titular de Infraestructuras de la Xunta mostró los trabajos que se están ejecutando ahora en la base del firme de las 36 dársenas con las que contará la estación de autobuses, y que calificó como una parte importante de la obra, ya que soportará muchísimo tráfico.

Concretó que en este momento ya se va dibujando y perfilando la estructura de la nueva terminal de autobuses, de la que se pueden ver ya dos edificios, que albergarán todos los servicios y equipaciones: taquilla y consignas, atención al usuario, cafetería, aseos. Además, indicó que en estos momentos se está colocando la estructura metálica de la primera dársena y de la cubierta, y adelantó que en breve se iniciarán los cerramientos y la colocación del techo.



Nadal y Julià inician líneas de transporte regular en Andorra

Autocars Nadal, empresa de transporte de pasajeros por carretera con sede en Andorra, y perteneciente al Grupo Julià, uno de los principales grupos empresariales en España especializado en servicios globales de turismo y movilidad, inicia la gestión de tres líneas de transporte regular de pasajeros en Andorra.

La concesión del nuevo servicio, con una duración de 15 años prorrogables, supondrá una inversión de tres millones de euros por parte de Grupo Julià, ya que se prevé la renovación de la flota con la adquisición de 12 nuevos autocares. La compañía también incorporará 30 nuevos trabajadores, entre chóferes, personal de oficina y técnicos, para hacer frente a la nueva operativa.

La inauguración de las nuevas líneas contó con la presencia de varios miembros del Gobierno de Andorra, como la ministra de Medio Ambiente, Silvia Calvó; la ministra de Educación, Ester Vilarrubla; el ministro de Asuntos Sociales, Vivienda y Juventud, Victor Filloy; el secretario de Estado de Economía, Marc Gelabert; y el director de Transportes, Josep Pujol.

Durante su visita a la Estación Nacional de Autobuses realizaron un breve recorrido a bordo de los nuevos autocares, acompañados de los representantes de Autocars Nadal y Grupo Julià.

Consolidación

Con la prestación de este nuevo servicio, Grupo Julià consolida su presencia en el Principado de An-

dorra, donde está presente desde 2001 a través de Autocars Nadal, empresa de transporte de pasajeros urbanos e interurbanos que opera desde 1977. Dispone de un equipo humano de más de 60 personas y una flota de 40 vehículos equipados con las máximas prestaciones de confort y seguridad, entre touroperación y transporte escolar y deportivo, a más de 250 clientes. Uno de los principales servicios es la línea Direct Bus, la línea regular de autocares que conecta Andorra, Barcelona y el Aeropuerto del Prat, con una frecuencia de 20 viajes diarios.

Esta es la primera experiencia de la compañía en el servicio de transporte regular en Andorra, un mercado clave para Grupo Julià. "La prestación del servicio de líneas regulares es una excelente oportunidad para diversificar nuestra oferta en Andorra y un nuevo ejemplo de la apuesta por la estrategia de internacionalización de la compañía", ha afirmado el consejero delegado de Grupo Julià, José Francisco Adell.

La gestión del servicio supondrá el transporte anual de cerca de 1,2 millones de pasajeros y más de 650.000 km al año.

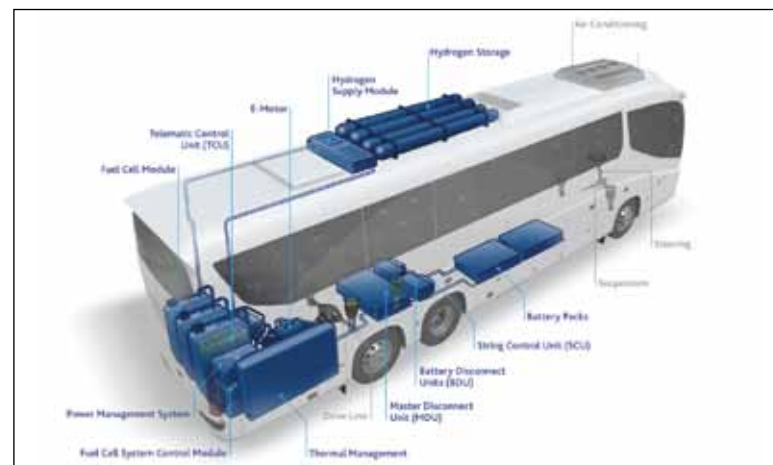
Autocars Nadal incorpora wifi gratuito en todos los vehículos y pantallas informativas, nuevas máquinas expendedoras y renovación tecnológica de las tarjetas de abono en las paradas y puntos de venta de los títulos de transporte. También implementan el sistema de seguimiento y control de flota, la plataforma Feda, desarrollada por el gobierno andorrano.

Flixbus muestra su predisposición a utilizar hidrógeno en sus autocares

Flixbus está interesado en incorporar autocares propulsados por pilas de combustible de hidrógeno a su flota. Esa es la intención del proyecto que ha puesto en marcha de la mano del especialista en tecnología Freudenberg Sealing Technologies (FST). En el comunicado de prensa, Flixbus menciona que las conversaciones con un fabricante ya están en curso.

"Tras el exitoso lanzamiento de tres autocares eléctricos de larga distancia, ahora queremos desarrollar el primer autocar de larga distancia con accionamiento de pila de combustible, junto con Freudenberg, y establecer otro hito en la historia de la movilidad", dice Fabian Stenger, director gerente de Flixbus, después de que la compañía se decantara por autobuses eléctricos de batería de BYD y Yutong, que ahora funcionan entre París y Amiens y entre Frankfurt y Mannheim.

La tecnología de pilas de combustible se desarrollará internamente, y también se puede usar fuera de los vehículos en una fecha posterior. Flixbus quiere que el alcance de los autocares de pilas de combustible sea de al menos 500 kilómetros, para que coinci-



da con los de motor diésel Euro 6 equivalentes. El reabastecimiento de combustible con hidrógeno no debe superar los 20 minutos. "Un sistema híbrido que combine baterías y pilas de combustible es la solución más práctica para vehículos de transporte de larga distancia, sean autocares o camiones", asegura Claus Möhlenkamp, CEO de Freudenberg Sealing Technologies, "debido a que una línea de transmisión eléctrica impulsada por batería ofrece muy poco alcance".

Para evaluar esta técnica, los socios planean una fase de valida-

ción con una flota representativa de autocares. Para obtener fondos, Flixbus y FST están buscando el 'Programa nacional de innovación de hidrógeno y tecnología de celdas de combustible'.

A principios de este año, Ballard Power Systems anunció que había fundado una empresa conjunta, H2Bus, junto con Everfuel, Wrightbus, Hexagon Composites, Nel Hydrogen y Ryse Hydrogen. Los miembros del proyecto apuntan a desarrollar un autobús de hidrógeno por debajo de 340.000 euros para un autocar convencional.

Arriva ya tiene sobre la mesa algunas ofertas tras conocerse que se vende

Ya no es una hipótesis sino una certeza. El grupo Arriva, propiedad de Deutsche Bahn, pronto se venderá, como ya se sugirió hace unos meses.

El nombre de los primeros posibles compradores ya han salido a la luz. Apollo Global Management, Carlyle Group LP y Lone Star Funds no son demasiado conocidos para el Sector, pero el fondo de capital privado Apollo, por ejemplo, administra una cartera de 194.000 millones de dólares. A la cabeza de este imperio está Leon David Black, nacido en 1951, que

también es un coleccionista de arte estadounidense y es el presidente del MOMA de New York.

El segundo nombre podría ser el más interesado para quienes están involucrados en el transporte público. De hecho, Carlyle Group habría contratado a Renato Mazzoncin (ex director gerente de los ferrocarriles italianos) para esta operación. Carlyle tiene unos 203.000 millones de dólares en activos bajo su administración.

Lone Star, una de las principales compañías de capital privado en el sector de bienes raíces, capital,

crédito y otras actividades financieras, también estaría interesada en la adquisición de Arriva. Desde su fundación en 1995, Lone Star ha construido 20 fondos de capital privado, recaudando alrededor de 85.000 millones. El fundador y presidente de Lone Star es John Patrick Grayken, un multimillonario irlandés.

Los tres candidatos tienen toda la capacidad financiera para invertir alrededor de 4.000 millones de euros, un valor que ha sido atestado como el 'precio' a pagar para hacerse cargo del Grupo Arriva.



Viaja con Confianza

El desgaste de un autobús urbano es implacable. Los conductores requieren una transmisión fiable, capaz de aportar seguridad para sus pasajeros, puntualidad en la ruta y menos visitas al taller. Cuando se necesita llegar a destino, Allison cumple.



Autolica presenta el nuevo centro de venta y posventa de buses de Terrassa

Autolica Industriales, concesionario oficial de Mercedes-Benz en Cataluña, ha inaugurado un nuevo centro de venta y postventa de camiones y autobuses Mercedes-Benz y Fuso en Terrassa (Barcelona). Las nuevas instalaciones de la firma, que forma parte de Quadis, cuentan con una superficie total de 5.500 m², están dedicadas en exclusiva a vehículos industriales y han supuesto una inversión de cuatro millones de euros. Entre los servicios que ofrece destacan: venta y postventa, mantenimiento y reparación integral de mecánica, y servicio de asistencia 24 horas.

La inauguración oficial tuvo lugar el pasado 19 de septiembre con 450 invitados y la presencia de representantes a nivel nacional de Mercedes-Benz Trucks España: Antonio García-Patiño, presidente y director general; Jaime Vázquez, director de Ventas; y Rafael Brase-ro, director de Postventa.

La representación fue recibida en las nuevas instalaciones de Autolica Industriales en Terrassa por Juan Manuel Soler, presidente de Quadis; Pol Soler, CEO de Quadis; y Gonzalo Sanchís, gerente de Au-



tolica Industriales. El nuevo centro cuenta con 1.500 m² de superficie dedicados al taller y 200 m² a exposición y ventas de vehículos, así como con una enorme campa de 3.800 m².

Tras la visita a las nuevas instalaciones, Antonio García-Patiño aseguró que la calidad y el servicio prestados por Autolica Industriales en Cataluña son del máximo nivel y destacó la buena sintonía existente

entre la estrella y Quadis, así como la apuesta en común que les une desde hace más de medio siglo por el futuro estratégico del sector.

En el evento también participó Isaac Albert i Agut, teniente alcalde del Ayuntamiento de Terrassa, y un gran número de personalidades del mundo empresarial que coincidieron en destacar la importancia de Autolica Industriales para el desarrollo del tejido industrial catalán.



Murcia subvenciona el transporte de las personas con discapacidad física

Las personas con discapacidad física u orgánica han podido solicitar una nueva ayuda para pagar sus desplazamientos en transporte público de viajeros en la Región de Murcia, para facilitar su asistencia a programas de inserción laboral y formación. Esta subvención, publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) el 20 de julio, tiene como objetivo fomentar la independencia y autonomía personal de las personas con discapacidad física y/u orgánica, con un grado de movilidad

reducido igual o superior al 33%. Las ayudas ascienden hasta 3.000 euros para financiar el transporte público y alcanzarán un importe global de 15.000 euros. Se han podido solicitar hasta el 19 de agosto, a través de la sede electrónica de la Comunidad. El director general de Transportes, Costas y Puertos, José Ramón Díez de Revenga, destacó que "las personas con discapacidad son un colectivo muy importante que con frecuencia afrontan muchas dificultades para desarrollar con autonomía su día a día".

Asturias anuncia para 2021 la puesta en marcha de la tarjeta monedero

La Consejería de Infraestructuras, Medio Ambiente y Cambio Climático del Principado transformará a lo largo del año 2021 el actual billete único en una tarjeta monedero sin caducidad. La futura tarjeta permitirá desplazarse por todo el territorio y en todos los modos de transporte. Además, ofrecerá la mejor tarifa en cada momento, con descuentos progresivos en función del uso, por lo que se convertirá en una herramienta fundamental en la promoción de este tipo del transporte. Las ventajas del nuevo billete sin caducidad se extenderán a toda la población, con lo que Asturias volverá a convertirse en una comunidad pionera tecnológicamente en el transporte público.

Así mismo, el titular de Infraestructuras ha anunciado la elaboración de un plan de conectividad aérea 2020-2030 que aspira a desarrollar las potencialidades del aeropuerto de Asturias y mejorar su conectividad e intermodalidad. Este proyecto recogerá las necesidades y propuestas de las principales Administraciones y de actores económicos y sociales. Se fijará como objetivo a corto plazo la internacionalización de destinos y el refuerzo de la red de rutas transversales ya existentes, que verá recortado su tráfico tras la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares, una obra que permitirá que los trenes de alta velocidad con



destino al Principado tengan doble tráfico: mixto y de mercancías. La llegada del AVE se producirá en este mandato y el ministerio se ha comprometido a que las pruebas para garantizar la seguridad comiencen a principios de 2021.

En este sentido, con el fin de mejorar el tren de vía estrecha, en octubre se constituirá una comisión mixta entre el ministerio y el Principado, copresidida por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pedro Saura, y por el vicepresidente asturiano, para elaborar un plan de choque que evalúe las necesidades más urgentes. "Será un plan realista en el corto plazo y las actuaciones inmediatas se centrarán en aquellos puntos en los que un mayor número de personas puedan salir beneficiadas", ha explicado Cofiño.

Mejora de red de carreteras

Por otro lado, Infraestructuras elaborará un plan estratégico para el mantenimiento y conservación de la red de carreteras de titularidad autonómica, integrada por unos 4.200 kilómetros. "Esta medida conllevará un incremento presupuestario que permita revertir las carencias inversoras de los últimos años, motivadas principalmente por el azote de la crisis económica", ha precisado el vicepresidente. En el ámbito portuario, la consejería presentará en la Junta General una Ley de Puertos adaptada a las necesidades de las instalaciones asturianas. La normativa establecerá los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, mantenimiento y reforma, así como los de prestación de servicios portuarios, y el acceso y uso de los mismos.



El MAN Lion's City gana el BEST OF mobility 2019

Desde mayo de este año, el MAN Lion's City sale de la línea de montaje de la planta de MAN en la ciudad polaca de Starachowice. La nueva gama de autobuses urbanos MAN destaca sobre todo por los diferentes conceptos de propulsión que se adaptan a las necesidades del transporte público. Además de los nuevos motores diésel y de gas, también cuenta con un concepto híbrido para ambas variantes. El sistema MAN EfficientHybrid reduce las emisiones y el consumo de combustible gracias a su función de parada y arranque de serie y a la gestión inteligente de la energía.

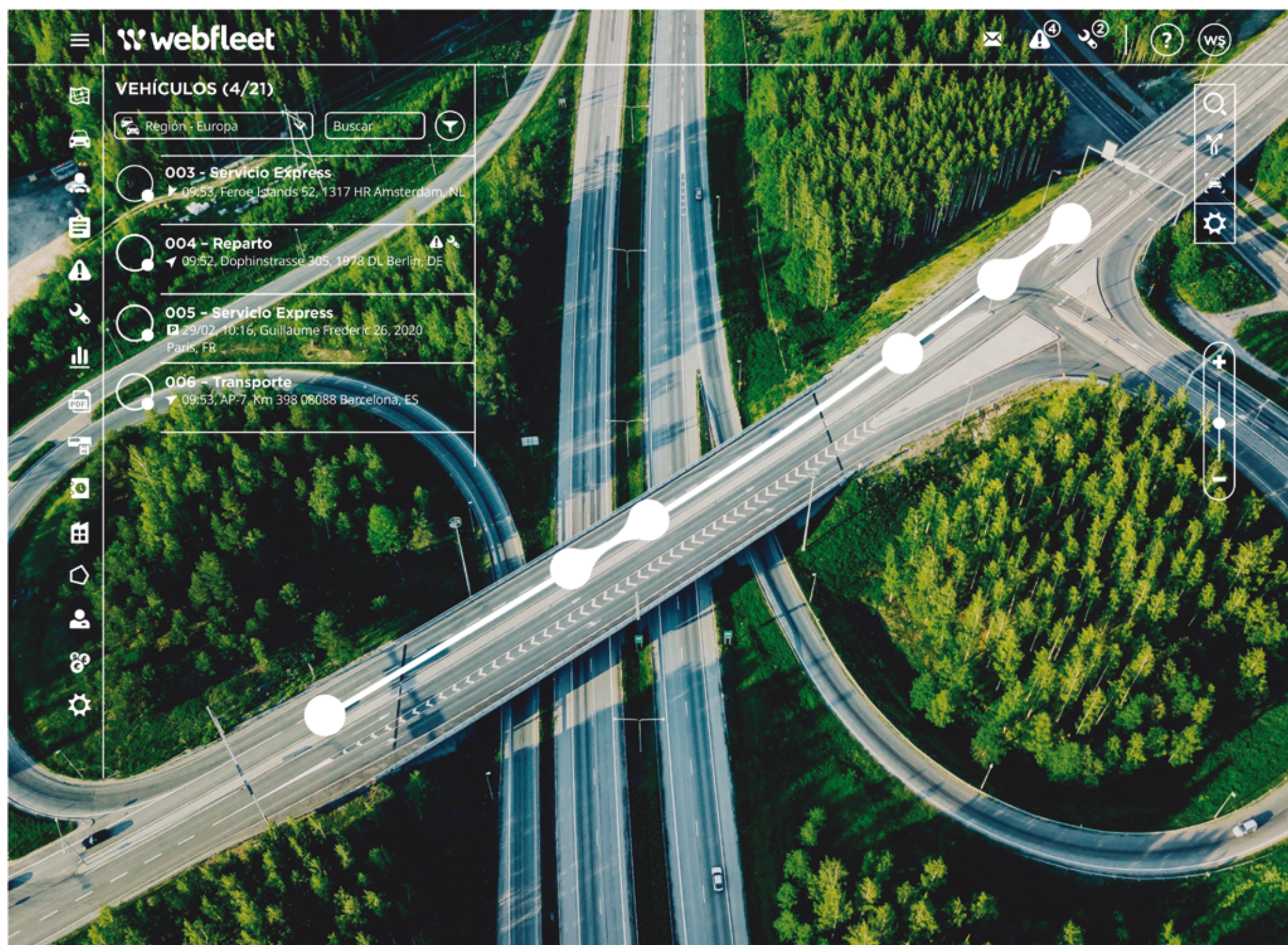
A partir del segundo semestre de 2020 estará disponible el MAN Lion's City E totalmente eléctrico. Su diseño diferente subraya el carácter distintivo de la propulsión eléctrica, en especial gracias a la eliminación de la torre del motor, la instalación de baterías en el techo y el consecuente aumento de asientos

en la parte trasera. La cadena cinemática totalmente eléctrica garantiza al Lion's City E una autonomía de 200 kilómetros (e incluso 270 kilómetros en condiciones favorables) durante toda la vida útil de las baterías.

"Con nuestra nueva generación de autobuses urbanos, MAN está preparada para afrontar el futuro. El nuevo MAN Lion's City es un concepto de vehículo integral para diferentes tipos de propulsión. El galardón recibido como resultado de la votación de los lectores 'BEST OF mobility 2019' es otro gran reconocimiento a los muchos años de compromiso de todo el equipo. Este equipo repartido en distintos departamentos ha trabajado sin cesar para obtener resultados extraordinarios y, además, cosechar éxitos", explica Rudi Kuchta, director de producto y venta de autobuses, así como portavoz del área de negocios de autobuses en MAN Truck & Bus.

De generar datos a impulsar el rendimiento de su negocio

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



Desde nuestro lanzamiento hace 20 años, hemos crecido hasta convertirnos en un líder global en telemática, ayudando a más de 50.000 empresas a gestionar sus vehículos y maximizar la productividad. Tras haber sido adquiridos recientemente por Bridgestone, ahora cambiamos nuestro nombre: de TomTom Telematics a Webfleet Solutions. Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: innovar en la gestión de flotas y construir el futuro de las soluciones de movilidad.

Let's drive business. Further.

Es seguro tanto para los pasajeros a bordo como para las personas que pasen por encima

Alstom muestra en Málaga su solución de carga rápida en el suelo para las ciudades

Alstom ha tenido un gran crecimiento en el último año con más de 8.100 millones de ventas de producto y cerca de 12.000

millones de euros en pedidos. Pavlos Batagiannis, director de Mercado de la compañía, fue el encargado de mostrar

las bondades de sus novedosos sistemas de carga rápida por la ciudad, aplicados, en este caso, en el modelo Aptis.

Durante la presentación, del proyecto 'Paloma', el alcalde de la ciudad de Málaga, Francisco de la Torre, defendió que la ciudad andaluza es una de las más tecnológicas y que abogan siempre por la sostenibilidad. "Toda esta innovación, además de sostenibilidad, genera talento y empleo local. Queremos llamar la atención de importantes ciudades europeas y mostrar las bondades de Málaga", añadió. Además, aseguró que "somos una ciudad muy comprometida con la tecnología y el transporte. Somos activos y queremos estar a la vanguardia en tecnología".

Alstom ha colaborado con algunas empresas españolas energéticas, como Endesa, y con el propio Ayuntamiento de Málaga para llevar a cabo este proyecto. Susana Carrillo, responsable de Innovación y Digitalización Urbana, declaró que "no ha sido un proyecto sencillo, pero hemos conseguido los objetivos que nos propusimos, un autobús compatible con la red y la seguridad tanto de los pasajeros como de las personas externas. Vamos a poder suministrar energía y podremos instalar muchas redes de recarga a lo largo de la ciudad".

Alstom ha tenido un gran crecimiento en el último año con más de 8.100 millones de ventas y cerca de 12.000 millones de euros en pedidos. Pavlos Batagiannis, director de Mercado de la compañía, fue el encargado de mostrar

las bondades de sus novedosos sistemas de carga rápida por la ciudad, aplicados en este caso en el Aptis. "Queremos prestar atención a la descarbonización, crear cadenas sostenibles en todos los sectores y seguir creciendo y mejorando, tanto a nuestro equipo como a todas las personas", afirmó.

"Estamos en Málaga con el proyecto que hemos titulado, Paloma. Se trata de la primera solución de recarga por contacto de autobuses en el suelo. Se trata de una solución automática a través de contacto directo con el suelo y que, por supuesto, es compatible con cualquier modelo o fabricante de autobús. Es un sistema que lleva implantado en Niza y en funcionamiento desde hace más de un año", describió el director.

Compuesto por tres placas instaladas en el pavimento, Alstom ofrece este nuevo concepto de carga rápida en las ciudades y cocheras. El procedimiento es simple. Una vez el autobús llega a la parada, se posiciona encima de tres placas incrustadas en el suelo. La posición exacta la marcará el autobús gracias a un radar que determinará la posición correcta. Automáticamente, una valla de seguridad se elevará desde el suelo y tres zapatas bajarán del chasis del autobús para cerrar un circuito eléctrico y que comience la carga.

Las placas del suelo solo se accionan en contacto con dichas



zapatas, por lo que es totalmente seguro y las personas pueden pisar por encima sin ningún tipo de riesgo. "La huella que dejan las placas en el suelo es mínima comparado con el cableado típico por encima de las cocheras. Esto, además de seguridad para las personas, facilita la instalación, mantenimiento y actualización, en caso de mejoras en las baterías en años próximos", aseguraba Pavlos Batagiannis.

El sistema se podrá instalar en cualquier autobús de piso bajo. Tan solo consiste en tres patines de carga de no más de 35 centímetros y una unidad de control SRS que irá conectado a la batería y la controlará e informará de su estado.

ALSTOM

✓ A detalle

Nuevo concepto

- 1 Este sistema de carga de baterías supone un impacto visual mucho menor sobre la superficie, debido a que se encuentra en el suelo y su instalación no supone una excavación superior a un metro.
- 2 Es completamente seguro, puesto que únicamente se activa cuando el autobús se encuentra colocado encima y solo funciona al recibir el contacto con sus zapatas.
- 3 Antes de iniciarse el proceso de carga, unas vallas aislantes protegen del contacto.



★ Eléctrico

El tour de pruebas del Aptis eléctrico pasa por Málaga



El Aptis ha sido el modelo elegido por Alstom para realizar las pruebas con el nuevo sistema de carga de baterías 100% eléctricas. Pero, uno de los aspectos que más destacan desde la empresa es que se puede instalar de manera muy sencilla en cualquier autobús de piso bajo.

Este nuevo modelo de autobús incorpora además multitud de novedades. Ha sido diseñado para que, en los giros cerrados y rotondas, sea capaz de mantenerse en el mismo carril gracias a que sus dos ejes son independientes. El eje trasero corrige la posición de la parte de atrás de la cabina, algo que le permite no invadir aceras al aproximarse a una parada. Con un simple botón, una vez llegue a la parada, los ejes traseros girarán

automáticamente para aproximarse lo máximo posible al bordillo.

En cuanto a la cabina, esta pensado por y para el cliente. Con una estética muy parecida a la de un tren, es uno de los autobuses más espaciosos y totalmente configurable. Además, tiene una gran capacidad de más de 105 personas a bordo.

Se puede incluir la opción adaptada a personas con dificultades de acceso. "No se trata de rampas al uso", explicaba Benjamin Bailly, jefe de ingenieros del Aptis. Estas personas podrán acceder sin necesidad de rampas especiales, algo que otorgará comodidad y causará el mínimo de molestias posibles tanto a los pasajeros que ya están dentro, como para los que quieren acceder.



Bajo consumo, reducida frecuencia de mantenimiento, mayor seguridad y muchas mejoras en este vehículo de piso bajo

Sprinter City 75 de Mercedes-Benz, minibús pensado para el servicio regular de pasajeros

Como modelo puntero de la serie Mercedes-Benz Sprinter City, el Sprinter City 75 cubre el hueco entre los minibuses convencionales y el autobús urbano Mercedes-Benz Citaro. Este buque insignia de 8,5 m de longitud llama la atención por su diseño exclusivo, aunque, especialmente, por la tecnología que incorpora en el bastidor. Así, el Sprinter City 75 conforma una referencia de la que se benefician tanto las empresas de autobuses, como los conductores de los mismos, sin olvidar, por supuesto, a los pasajeros. Adaptado de forma coherente para el servicio regular, el Sprinter City 75 demuestra, como vehículo de prueba, el estado del diseño, la tecnología, el confort y la seguridad para minibuses de servicio regular. Hemos tenido la oportunidad de comprobarlo.



EXPERTOS EN MINIBUSES

Descubre todas las novedades INDICAR en Busworld 2019!

Indicar ofrece una completa gama de minibuses urbanos totalmente adaptados a la ciudad. Descubre las nuevas motorizaciones diesel, gas y el lanzamiento del vehículo urbano **100% eléctrico**, con 0% emisiones.

Multitud de distribuciones y usos, para adaptarlo al servicio urbano, escolar o interurbano.

7, 8 y 8,5 metros

Versión 100% eléctrico

Adaptados a PMR

Versiónes GNC

www.indicar.es

INDICAR
Expertos en minibuses

GAMA

El gran abanico de tamaños para cada servicio hace de esta generación la más completa del fabricante hasta la fecha

La base para una generación completamente nueva

La nueva Mercedes-Benz Sprinter ofrece la base para una generación completamente nueva de los minibuses de la marca. Como hasta ahora, se dividen en las series Sprinter City, Sprinter Transfer, Sprinter Mobility y Sprinter. Las denominaciones hacen referencia a los usos: servicio regular, autobús lanzadera polifacético, transporte de pasajeros de movilidad reducida y servicio regular de larga distancia. Todos estos modelos se basan en la Sprinter de tracción trasera.

Con la nueva generación, cambian las denominaciones de modelo de los minibuses: la primera cifra se orienta a la variante de longitud del vehículo base; sin embargo, ahora la segunda cifra designa su categoría de tonelaje. El lanzamiento del modelo se adapta a la disponibilidad de la Sprinter: comenzó el año pasado con el Sprinter Transfer 23 y el 35, el Sprinter Mobility 23, así como el Sprinter City 75, con un desarrollo completamente nuevo.



CONECTIVIDAD

El fabricante cuida cada detalle, como el confort de un cambio con una transición entre marchas casi imperceptible

Transporte regular con todas las ventajas de una Sprinter

Los minibuses se benefician de las ventajas de la nueva Sprinter. Estas comienzan con las fluidas líneas del diseño, incluye los componentes actualizados del motor y el tren de rodaje, y desembocan en el puesto de conducción totalmente nuevo. Además de su ergonomía, destaca por su gran versatilidad interior. El amplio programa abarca el volante de cuero multifunción, un display en color entre los claros instrumentos, así como un visualizador de alta resolución en la zona de la consola central, opcionalmente en formato de 7,0 o de 10,25 pulgadas, incluido el sistema multimedia MBUX (Mercedes-Benz User Experience). A ello se añaden numerosos sistemas de asistencia a la conducción: desde el asistente para viento lateral de serie, hasta el asistente activo de distancia Distronic, el servofreno de emergencia activo y el detector activo de cambio de carril.

Conectividad

Al igual que la Sprinter, los minibuses también están totalmente conectados en red. Están equipados de serie con el módulo de conectividad de la Sprinter para la gestión de flotas. Opcionalmente, también pueden integrar Omnipus On en el sistema de gestión de flotas.

Por último, los minibuses se

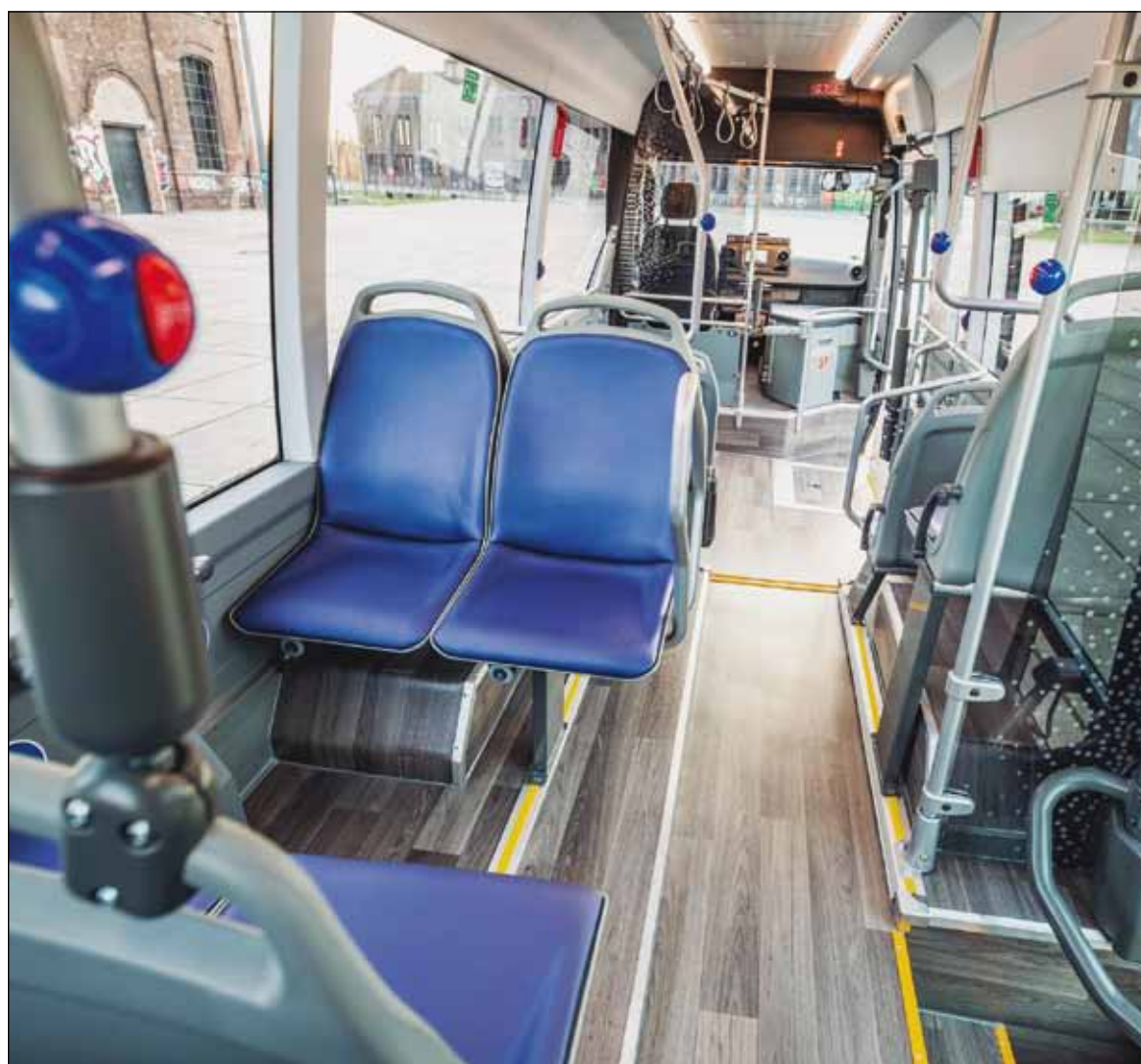
benefician de una estrategia de piezas idénticas con Mercedes-Benz Vans: ya sea la suspensión neumática (excepción: Sprinter City 75) o el aire acondicionado del compartimento de pasajeros de 7 kW o 11 kW de potencia, todos estos componentes y muchos otros son idénticos en los minibuses y en los vehículos base.

Cadena cinemática

La cadena cinemática perfectamente adaptada del Sprinter City 75 se compone de piezas de un solo fabricante: motor, cambio y eje motriz llevan la estrella.

La base del conjunto propulsor es el acreditado motor turbodiesel de cuatro cilindros Mercedes-Benz OM 651. En el Sprinter City 75, proporciona 120 kW (163 CV) y se caracteriza por su gran elasticidad. El par motor máximo de 360 Nm es otorga gran potencia.

De la transmisión de fuerza se encarga cambio automático con convertidor de par y siete marchas 7G-Tronic Plus. Se caracteriza por una gran salida y garantiza tanto un comportamiento de arranque dinámico como un número de revoluciones moderado a altas velocidades. Entre sus propiedades más destacables se encuentran su alto grado de confort de cambio con una transición entre marchas casi imperceptible.



COMODIDAD

Ofrece la máxima comodidad a bordo, tanto para los pasajeros como para el conductor

El puesto de trabajo del conductor del Sprinter City 75 se beneficia del puesto de conducción rediseñado y altamente moderno del vehículo base. Por encima de la consola central, llama la atención una consola adicional. Los mandos específicos para autobuses están claramente ordenados en ella con un total de hasta 14 interruptores y 12 luces de señalización. La persiana parasol eléctrica del parabrisas panorámico es nueva.

A la derecha del puesto de conducción hay espacio para la unidad de cobro, donde se puede incorporar sistemas novedosos de pago por contacto. En el interior hay varias consolas previstas para el alojamiento de dispositivos electrónicos y eléctricos o recarga de baterías por USB.



Accesible para todos

La serie Sprinter Mobility se concentra en dos modelos. El compacto Sprinter Mobility 23, con 5,9m de longitud, y tan solo

3,5t. Puede conducirse incluso con un permiso de conducir de la clase B y dispone de hasta ocho plazas para pasajeros, un máximo de cuatro plazas para sillas de ruedas, o una

configuración mixta. El acceso al compartimento de pasajeros se realiza a través de un peldaño situado en la puerta corredera, o bien, mediante una rampa trasera.



TU CAMINO NUESTRO COMPROMISO

Autosur de Levante, venta y reparación de ejes, cajas de cambio y sistemas de dirección para autobuses, autocares y minibuses.








Distribuidor oficial
Especialista en Mercedes-Benz, Scania y Volvo.

www.autosurdelevante.com

Barcelona

Pol. Ind. Can Bernades Subirà, C/ Anoia nº4
08130 Sta. Perpètua de Mogoda (BARCELONA)
(+34) 93 518 33 28

Valencia

Pol. Ind El oliveral C/ A nº6
46394 Ribarroja del Túria (VALENCIA)
(+34) 96 164 30 40

Zaragoza

Pol. Ind Ciudad del Transporte C/ N nº23
50820 San Juan de Mozarrifar (ZARAGOZA)
(+34) 976 45 57 77





SEGURIDAD

Un nuevo concepto con un consumo de combustible aún más reducido para maximizar la rentabilidad

El autocar de piso elevado más seguro de Mercedes

El Turismo RHD está disponible en un mayor número de versiones de equipamiento y motorización y cubre una gran variedad de aplicaciones; desde el transporte en líneas regulares de larga distancia hasta viajes de turismo de largo recorrido, pasando por servicios de lanzadera, excursiones y servicio ocasional en líneas interurbanas. El Turismo RHD se revela así como uno de los líderes del segmento Business, un término que denomina este extenso campo de aplicación dentro del sector de los autocares. El nuevo Turismo RHD ha sustituido al autocar de piso elevado más vendido de Europa después de once años de producción. El inicio de la producción de la serie completa de modelos tuvo lugar a finales de 2017.

Seguridad

El servofreno de emergencia Active Brake Assist 4 (ABA 4), Sideguard Assist, el asistente para parada y arranque en retenciones y el sistema de alerta por cansancio Attention Assist (AtAs) son sólo algunos

ejemplos de los numerosos sistemas de alta tecnología que incorpora el nuevo Turismo RHD. Su extenso equipamiento de seguridad puede adaptarse individualmente a las necesidades del campo de utilización previsto. La tecnología de seguridad que incluye de serie el autocar de piso elevado alcanza un nivel ejemplar, y puede ser insuperable si se activan todas las opciones. Ningún vehículo de su categoría es más seguro.

Este sistema es el único servofreno de emergencia para autobuses y autocares capaz de frenar automáticamente, no sólo ante vehículos en movimiento y obstáculos estacionarios, sino también ante la presencia de peatones. Ahora han incorporado el nuevo Sideguard Assist, otro estremo en un autocar de piso elevado de Mercedes-Benz. Al iniciar un giro hacia la derecha, este equipo advierte con señales ópticas y mediante vibraciones en el asiento del conductor de la presencia de peatones, ciclistas y obstáculos estacionarios. Al mismo tiempo, ayuda al cambiar de carril hacia el lado del acompañante cuando se circula por carretera.



La primera edición del Salón en Bruselas, abandonando su tradicional sede de Kortrijk, apunta a batir récords

Especial Busworld: más de 500 expositores en un evento marcado por la propulsión eléctrica

Brussels Expo, el recinto ferial de la capital belga, ultima los detalles para abrir sus pabellones a la principal feria europea del Sector. Busworld deja atrás su tradicional ubicación en Kortrijk buscando

poder seguir creciendo, y a tenor de las previsiones de la organización, es muy probable que lo consiga. Más de 500 empresas se han confirmado como expositoras, y esperan a los representantes del transporte

internacional entre los días 18 y 23 de octubre, aunque para la prensa especializada la feria da comienzo el día anterior. La electricidad y las propulsiones limpias copan las novedades anunciadas.

Bruselas es la nueva sede de Busworld Europa. La decisión del traslado no ha sido fácil, como reconocen abiertamente sus organizadores, pero se ha escuchado al Sector y, con la intención de que el evento pueda seguir expandiéndose, se ha localizado en un espacio mucho mayor y, sobre todo, mejor comunicado a nivel internacional.

La misma organización ha dado ya la cifra de 500 expositores, "una cota mágica", lo que hace muy posible que se superen algunos récords de participación.

Muchas son las novedades que esperan a los asistentes que se acerquen, entre los días 18 y 23 de octubre, a la capital belga. Y algunas sorpresas, porque empresas como Scania o Karsan han decidido no adelantar su propuesta en la feria. El suspense queda pendiente, pues, pero constituye un aliciente más a la oferta ya conocida.

La propulsión eléctrica y las soluciones ecológicas estarán, una vez más, en primera línea. La práctica totalidad de los fabricantes de vehículos anuncian novedades en este sentido, ya sea en cuanto a vehículos o a motores, o también en relación a las baterías y los sistemas de recarga de las mismas.

Y la industria auxiliar, como siempre, se sitúa en la misma línea, como proveedores de los componentes necesarios para los vehículos de nueva generación.

En este dossier adelantamos la información sobre las novedades de los expositores españoles. Integralia, Actia, CBM, Hidral y Webasto nos sorprenderán en la feria.



EMKA
Beschlagteile

Locking systems for the transport sector

The EMKA group is the world leader in locking systems, hinges and joints for the transport sector. EMKA manufactures a wide range of products in different types of raw material, from plastics to stainless steel.

In particular for this sector, we have compression closures, very used for areas with a high vibration. In addition, if you wish, these closures will configure them with opening indicator. All our products are modular, so the client can configure them according to their needs. In addition, both our EPDM and Silicone seals comply with the current flame retardant DIN EN 45545-2.



www.emka.com

PRINCIPALES NOVEDADES



Últimos modelos de transmisión pensando en el ahorro de combustible

Allison Transmission presentará toda su oferta de soluciones de propulsión en Busworld Europe 2019 para destacar los últimos avances en tecnología de ahorro en el consumo de combustible. Entre otros, los últimos modelos de transmisión T3280 xFE y T2100 xFE. Las transmisiones xFE de Allison cuentan con los últimos avances en tecnología de ahorro en el consumo de combustible. Estas transmisiones, que incorporan relación de marchas mejorada y el paquete FuelSense Max, están diseñadas para permitir un funcionamiento de bloqueo del convertidor de par significativamente mayor y funcionar a velocidades más bajas en marchas más altas para, así, mejorar el consumo de combustible y reducir las emisiones.



Un paso más en la oferta integral con el concepto de carga por inducción

Por su parte, Alstom presentará en la feria su reciente solución de carga rápida en el suelo. Compuesto por tres placas instaladas en el pavimento, Alstom ofrece este nuevo concepto con un procedimiento muy simple. Una vez el autobús llega a la parada, se posiciona encima de tres placas incrustadas en el suelo. La posición exacta la marcará el autobús gracias a un radar que determinará la posición correcta. Automáticamente, una valla de seguridad se elevará desde el suelo y tres zapatas bajarán del chasis del autobús para cerrar un circuito eléctrico y que comience la carga. Están mostrándolo en varias ciudades europeas y demostrando su eficiencia y eficacia. Además, el fabricante insistirá en la promoción de su modelo Apts, que ya ha visitado nuestro país en varias ocasiones.

Dos nuevos sistemas de seguridad y una renovada gama de retrovisores

Un año más Arcol estará presente en la Feria, mostrando el resultado del gran trabajo en I+D+i que ha realizado en los últimos años y que se ha materializado con el lanzamiento de una nueva línea de productos, que destacan por la incorporación de las nuevas tecnologías al servicio de la seguridad y confort de la conducción. Blind Spot y



RVM Memory Settings dentro de la categoría de ADAS (sistemas avanzados de ayuda a la conducción) y la nueva serie de retrovisores Diagonal, son el fruto de la apuesta de Arcol "para un futuro que ya es presente". El sistema Blind Spot Detection es capaz de detectar objetos en los puntos ciegos de visión del vehículo. RVW Memory Setting permite el ajuste automático de los retrovisores para los diferentes conductores de un mismo vehículo. Y los retrovisores de la nueva serie Diagonal se adaptan a las diferentes industrias (autocares, autobuses, minibús) y combinan tecnología, diseño y alta calidad.



Monitores de doble zona y un sistema propio de cámara de visión 360°

AudioBus, S.L. empresa 100% española fabricante de equipos de audio, vídeo, sistemas de visión indirecta, iluminación y otros accesorios, presentarán en Bélgica monitores LED de gran formato, un reproductor doble zona 'todo en uno', con la novedad de conexión Canbus, lo que permite, entre otras cosas, su manejo desde los mandos del volante original de todas las marcas. Además, la empresa se suma al auge de los sistemas de cámaras visión 360°, presentando su propio desarrollo.



El nuevo Horizon sustituye al Eclipse y estará acompañado por el Intercity

Ayats presenta en la feria de Bruselas sus dos nuevos modelos. Horizon es la evolución del Eclipse, el producto estrella y emblema del fabricante. Para la cita belga se presenta el vehículo integral, aunque es posible solicitarlo carrozado sobre chasis comercial. Con infinidad de extras, como lavabo, equipo multimedia, cama para conductor... el Horizon renueva completamente la estética exterior en la gama de lujo. Por su parte, el modelo Intercity es el producto más urbano y semiurbano. Vehículo integral low floor, está diseñado para el transporte de alta capacidad: hasta 140 pasajeros. En su versión de 14 metros, hasta 106 asientos ofrecen una gran gama de posibilidades modulares para combinar pasajeros y porta-maletas.



Llega el Aura en versión panorámica en compañía del Mythos y el Gianino

Como novedad para esta Feria, Beulas presentarán el Aura Panorámico con una longitud de 12.20 y 55 plazas. Esta unidad incorpora un techo panorámico de cristal que da gran sensación de amplitud y luminosidad. Es un vehículo ideal para que los pasajeros puedan disfrutar del paisaje y la experiencia de viaje. Además, presentarán también el Mythos, con una longitud de 13,70 metros y capacidad para 46 pasajeros, y el Gianino, con motor delantero y disponible desde 27 a 37 plazas.



Bosch se postula como el mejor socio para el cliente de vehículo industrial

Dentro de su área empresarial Mobility Solutions, Bosch dedica una importante capacidad para estudiar y comprender las necesidades específicas del segmento de vehículo industrial, que engloba desde furgonetas a camiones de 40 toneladas, autocares y vehículos para uso fuera de carretera como maquinaria agrícola y de obra pública. En palabras de Rolf Bulander, presidente del área empresarial Mobility Solutions de Robert Bosch GmbH, "a medida que el transporte por carretera evoluciona para afrontar el futuro, Bosch ofrece, en la misma medida, fortaleza comercial y tecnológica". La compañía cuenta con una amplia gama de productos y sistemas necesarios para este tipo de vehículos, cumpliendo, además, con los más altos estándares de calidad. Los vehículos industriales más relevantes del parque español y europeo van equipados con soluciones de Bosch, que cumplen con los más altos estándares de calidad. Según Eva Raquel Hernández, responsable de marketing para España y Portugal del canal vehículos industriales de Bosch Automotive Aftermarket, "Bosch es el *partner* fiable en el diagnóstico de la avería y en la provisión de piezas y recambios para estos 'negocios sobre ruedas'. Además, lo acompañamos con el mejor servicio".



Mejorías en la gama de eléctricos urbanos y en la experiencia a bordo

Un BYD eBus mejorado, de cero emisiones, estará en el centro de la exhibición de la compañía en Busworld en Bruselas a partir del 18 de octubre de 2019. El fabricante asiático ha puesto el foco, como siempre, en garantizar los más altos niveles de seguridad para los pasajeros de autobuses y otros usuarios de la carretera, sin olvidarse de ofrecer un coste adecuado para los operadores. Pretende, además, mejorar la experiencia a bordo tanto del pasajero a través de materiales mejorados y mejor tecnología, como del conductor con las últimas tecnologías.



Cummins expone su gama de motores y hacia dónde encamina su futuro

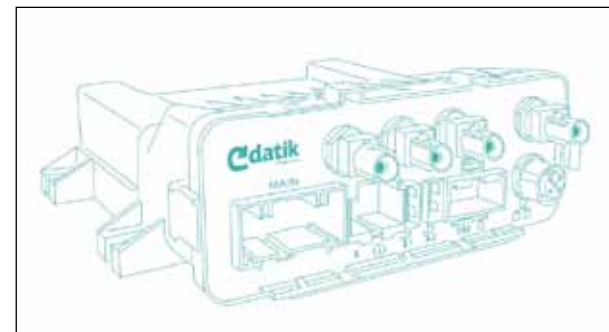
El fabricante de motores desvelará en el Salón su programa de diversidad energética con visión de futuro, con el sistema propio totalmente eléctrico de próxima generación, que incluye un diseño de batería de bajo perfil. También veremos el mejorado motor de gas natural L9N, cuyas emisiones se sitúan un 80% por debajo del estándar Euro 6, así como el motor más pequeño: el compacto Serie F de 2.9 litros listo para vehículos Euro 6 de menos de 8 m. Los visitantes podrán conocer, de primera mano, información sobre cómo **Cummins** está ampliando la gama Euro 6 a aplicaciones de autocares con el motor X12, y sobre los últimos motores con certificación Euro 6 step D que llevan el NOx a niveles muy próximos a cero. Con más de 2,000 autobuses híbridos en Europa que funcionan con motores Cummins, la firma explicará cómo los B4.5 y B6.7 están ayudando a descarbonizar las flotas.

Electromovilidad con el eCitaro y hoja de ruta de la evolución de las baterías

Till Oberwörder, director general de **Daimler Buses**, afirma que "con nuestras marcas Mercedes-Benz, Setra y Omniplus, presentamos soluciones



sostenibles e innovadoras para la industria de autobuses y autocares del futuro. Nuestra presencia demuestra que contamos con los autobuses, autocares y las soluciones de movilidad idóneas para cubrir las necesidades de nuestros clientes. Particularmente en temas relacionados con la electromovilidad, tanto las ciudades, así como los operadores esperan soluciones a medida que se ajusten a las necesidades de su transporte público. Los pedidos del eCitaro de tres dígitos confirman que estamos en el camino correcto". El Mercedes-Benz eCitaro totalmente eléctrico ofrece a las ciudades y operadores de transporte la oportunidad de migrar sus flotas a una conducción local sin emisiones. Puede alcanzar los 170 kilómetros sin recarga durante el recorrido en condiciones de uso normales de los autobuses urbanos. A partir de 2020, el eCitaro también está disponible en su versión articulada (eCitaro G) con una capacidad de 145 pasajeros sentados. Y a partir de 2021, saldrá al mercado con la próxima generación de baterías y en la segunda mitad de 2020 con baterías de estado sólido (baterías de polímero de litio). A partir de 2022 se contará con la batería de autobús con extensión de rango (pila de combustible basada en hidrógeno suministrará electricidad a una batería de alto voltaje).



Un cerebro para el vehículo encargado de centralizar toda la información

Otro año más, **Datik** formará parte de la feria, presentando su DCB (Datik Computing Brain) en su versión Lite (DCB-T) o PRO (DCB-H). El DCB es el cerebro del autobús, el que se encarga de centralizar la información, integrar servicios y enviar toda la información recogida a la nube; y esta certificado con el sello de ITxPT, lo que supone una garantía de calidad y la interoperabilidad con otros sistemas embarcados. Esta nueva electrónica sigue los estándares de automoción, incorporando funcionalidades de gestión de flotas, mantenimiento remoto, análisis avanzado del consumo de combustible y la gestión de la seguridad en la conducción basada en visión artificial.

Tecnología Waeco de bajas emisiones y sistemas de asistencia al conductor

Dometic exhibirá su exclusiva tecnología Waeco de bajas emisiones para servicios de aire acondicionado y mantenimientos para autobuses, así como la solución de cinturón térmico que reduce el tiempo de servicio hasta en un 80%. Otra característica de la feria es el nuevo sistema de seguridad de Dometic para asistencia de giro para vehículos y advertencia de punto ciego para vehículos comerciales.

Pol. Ind. Los Olivos
Calidad, 66
28906 Getafe (Madrid)
Tel. +34 91 665 26 26
www.actia.com

ACTIA®

AMPLIA GAMA DE MODELOS SEGÚN NECESIDAD Y TIPO DE VEHÍCULO.

TODO EN UNO: RADIO, AMPLIFICADOR, ENTRADA MICRÓFONOS, ETC.



- Diseño compacto
- Rango extendido de alimentación (10 V – 32 V)
- Doble zona totalmente independiente: conductor pasajeros (según modelo)
- 1 ó 2 entradas de micrófono (según modelo) con prioridad
- Sistema Manos Libres para conductor (según modelo) sin instalación adicional
- Función streaming para que el conductor (según modelo) pueda escuchar la música grabada en su Tablet o Smartphone

- Entrada de USB es capaz de leer audio y video (según modelo) de un disco duro externo de un TB con la alimentación incluida. Además sirve para cargar el Smartphone o Tablet del conductor o la guía.
- Lector de Tarjetas SD para audio y video (según modelo) con capacidad de 32 Gb
- Doble salida de monitores (según modelo): conductor y pasajeros
- Según combinación de modelos puede disponer adicionalmente de otra entrada de USB + lector de CD-DVD
- Homologación Interferencias Electromagnéticas 10R05





Solución pionera para salvar vidas en caso de accidentes de autobuses

El autobús bautizado con el nombre 'Safety Pioneer' es oficialmente el primer vehículo equipado con asientos salvavidas, gracias al sistema **E-Rescue**. Es un vehículo de demostración para hacer simulacros de rescate, según el proyecto de la empresa, llevado a cabo bajo el auspicio de la Comisión Europea. El sistema E-Rescue convierte los asientos de cualquier autobús en un salvavidas y así se evita un 70% de muertes cuando se produce un accidente y evita también las lesiones medulares que provocan invalidez, cuando se realiza la operación de extraer los heridos. El problema que presenta un autobús con máxima ocupación tras un accidente es que se tarda en evacuar unas dos horas, pues son 50 personas las que necesitan ser rescatadas. Este nuevo sistema reduce ese tiempo a una tercera parte. Otra dificultad es la inmovilización para evitar lesiones. Las ambulancias llevan un equipamiento de inmovilización, pero son necesarias muchas ambulancias para una evacuación de un autobús. El sistema de E-Rescue permite la inmovilización 'in situ'. Es fruto de 10 años de investigación y ensayos, está homologado, financiado por la UE y recomendado por la DGT.



Una solución asequible en lo económico para electrificar los vehículos diésel

e-troFit presentará su solución de electrificación para autobuses diésel, un kit que ya ha sido testado desde marzo y que, a partir de la feria, abrirá la venta de nuevas variantes con las que otros modelos de autobuses se pueden convertir en unidades eléctricas. Todos los modelos aplican la misma tecnología más reciente que se utiliza en los vehículos más nuevos: además del eje de accionamiento eléctrico de ZF, los autobuses también estarán equipados con la última tecnología de batería, que combina alta densidad de energía y bajo peso. "E-troFit es la forma más económica de electromovilidad", dice su CEO, Andreas Hager. "En comparación con las nuevas compras, la actualización es una alternativa extremadamente interesante y rentable gracias a los menores costos de adquisición y tiempos de entrega más rápidos. Según el cálculo del TCO, Ya puedo decir que e-troFit es más barato que un autobús diésel durante todo el ciclo de vida del autobús", continúa Hager.

Toda la oferta de la marca concentrada en los tres modelos expuestos

Ferqui estará presente en Busworld con tres de sus modelos más representativos. Como novedades se mostrarán el nuevo modelo Sunset S4 y el modelo Sunrise GNC y como tercera unidad se exhibirá el modelo Sunrise Semiurbano. Con una estructura diseñada con perfiles de aleación ligera, con el objetivo de reducir un 20% el peso del módulo resistivo, en el Sunset S4 se logra poder llevar 22 pasajeros, más conductor, junto con un maletero de 2 m³. Se ha utilizado como plataforma base el chasis cabina Mercedes-Benz Sprinter 519. Con dimensiones superiores al modelo anterior S3, el Sunset S4 ofrece unos elevados niveles de confort para el viajero junto con una buena rentabilidad para el operador. El modelo Sunrise GNC es la propuesta de Ferqui, sobre la



base del chasis Iveco Daily 70C14, cuenta con una potencia de 140 CV, está equipado con 24 asientos más guía más conductor y acceso para personas con sillas de ruedas con capacidad para llevar hasta ocho sillas de ruedas. El Sunrise Semiurbano es la oferta para conexiones desde el centro de las ciudades a las poblaciones de los alrededores. Construida sobre el chasis Iveco Daily 70C18, ofrece desde 24 viajeros sentados más conductor, cuatro viajeros de pie y un espacio para una silla de ruedas, hasta 12 viajeros sentados 16 de pie, y un espacio para una silla de ruedas.



Última tecnología led aplicada a los sistemas de letreros y señalización

Hanover Displays apuesta por dos novedades que presentar en Busworld. La nueva generación G4 de letreros de destino son pantallas Led que utilizan nuestras fuentes de alimentación más eficientes y de menor consumo hasta la fecha, así como la tecnología de última generación Surface Mount LEDs, que proporcionan la mejor eficiencia disponible y que permite un diseño de carcasa más delgado. Por otro lado, tenemos la nueva gama de letreros de alta resolución, que utilizan la última tecnología LED para reducir el espacio de píxeles a 2 mm. "El resultado es hasta 30 veces el número total de LEDs utilizados en un sistema de señalización normal y, por tanto, una claridad mejorada de una manera excepcional".



Compacta, ligera, modulable y más eficiente: así es la nueva gama Breeze

Los nuevos sistemas de la gama Breeze se adaptan a toda clase de vehículos: urbanos, interurbanos y discretionales, de combustión, híbridos y cero emisiones. Combinando diseño, potencia y sostenibilidad, **Hispacold** ha desarrollado equipos más compactos y ligeros, con un diseño totalmente renovado. Los nuevos equipos Breeze reducen su peso en más de un 35% con respecto a gamas anteriores y se adaptan a cualquier radio del techo del vehículo. La reducción de la carga de refrigerante en más de un 60% es otra importante característica de esta nueva gama y pueden conseguir una reducción del PCA (potencial de calentamiento atmosférico) de más del 80%, gracias a la posibilidad de utilizar R513A como gas refrigerante, además del R134a. Los equipos de la gama Breeze ofrecen la opción de incorporar sistema de extracción de aire en el interior del vehículo.



Wing 2020, Mobi City L7 y Strada eCity 'low entry', triple apuesta

Indcar se presenta en Busworld 2019 con varios modelos y novedades. El Mago 2 sigue siendo un referente de calidad, diseño y elegancia. Ofrece prestaciones de alta gama y tiene capacidad hasta 32 + C. El Wing 2020 hará su premiere en la feria, sobre el nuevo chasis Daily Iveco: motor más potente de 220 CV, luces delanteras led, y un interior con nuevas funcionalidades para el conductor, nuevo volante y cambio automático. Mobi es una gama urbana que presenta distintas soluciones de movilidad. La que se presenta en Busworld es la versión Mobi Low Entry, con entrada rebajada en la parte delantera y adaptada para PRM y capacidad hasta 30 pasajeros (26 sentados + cuatro de pie). Otra premiere es el más pequeño de la gama, el Mobi City L7, carrozado sobre chasis Iveco Daily. Con unas medidas de 2 metros de ancho por 7 de largo, se presenta en diferentes distribuciones. La capacidad máxima es de 44 pasajeros. También es novedad el Strada e-City Low Entry 100% eléctrico, la principal novedad y apuesta de Indcar para este Busworld. El vehículo es 100% eléctrico, cero emisiones y con capacidad para hasta 22 pasajeros.



Toda la gama completa de producto para celebrar 130 años de éxito

El Grupo **Irizar** presenta su gama completa de autobuses y autocares integrales, híbridos y eléctricos, y un sinfín de novedades tecnológicas que serán claves para su futuro. Coincidiendo con su 130º aniversario, en su stand compartirán espacio sus dos marcas (Irizar e Irizar eMobility), desplegando seis vehículos de última generación: dos unidades integrales marca Irizar (Irizar i8 e Irizar i6S), dos autocares híbridos (el nuevo Irizar i4 e Irizar i3) y dos autobuses eléctricos (el nuevo ie bus e ie tram). El stand contará, también, con un espacio dedicado a la tecnología. En él se mostrarán distintas soluciones tecnológicas desarrolladas y fabricadas por el Grupo Irizar.

Asientos inteligentes y novedades para todo tipo de transporte público

Isringhausen presentará nuevos conceptos de asientos para todos los segmentos de autobús y mostrará construcciones ligeras y modulares con el máximo confort para pasajeros y conductores. En el campo del transporte urbano, llegan dos versiones de la familia Civic. El concepto modular permite adecuar su uso a los segmentos de transporte urbano e interurbano dependiendo



de su versión. Los cojines ergonómicos del Civic 2 ofrecen siempre el confort de asiento adecuado, ya sea en distancias cortas por la ciudad o en rutas interurbanas. Para el viaje en autocar estarán presentes los modelos Ega y Coach Concept en sus versiones ligeras y confortables. En la versión Confort del modelo Coach Concept, el perfil del respaldo ha sido diseñado para ahorrar espacio y conservar las características de confort, de modo que hay espacio para una fila adicional de asientos en el gran autocar. La versión de lujo incluye un diseño de tapicería aún más confortable para tiempos de viaje más largos. Como características novedosas se mostraran sistemas de carga inalámbrica para móviles y cinturones de seguridad tipo Comfort Belt en los diversos asientos. El tejido de tapicería TexGreen by Aunde proporciona un confort adicional. Se trata de una materia prima 100% renovable que crea un clima de asiento agradable y un tacto especialmente suave gracias al 40% de contenido de lana.

'Premiere' de la Daily Minibús y amplia presencia del resto de gama

Iveco Bus aprovechará la oportunidad para exponer por primera vez su nueva gama Daily Minibus MY2019. En esta ocasión en versiones Natural Power y turismo. Esta nueva generación, lanzada el pasado abril, cubre todas las necesidades de transporte de pasajeros: un minibús escolar, un autobús interurbano con la mayor capacidad de pasajeros en su categoría y un confortable minibús de turismo para viajes. También lleva la conectividad a un nuevo nivel, alcanzando un mundo de servicios altamente personalizados adaptados al uso real del vehículo por parte del conductor y brinda una solución de transporte completa que cambiará la forma de transportar pasajeros. En cuanto a movilidad sostenible, la marca presentará su gama Crossway Natural Power, con versiones *low entry* y de piso normal, pero también una oferta



completa de electromovilidad, con un BRT Crealis de carga en movimiento y un autobús eléctrico, respondiendo aún más a las crecientes necesidades de transporte sostenible. El autocar Evadys, diseñado para responder a los requisitos del transporte regional y nacional, así como los servicios turísticos locales y de media distancia, también formará parte de la exposición. Además, también se presentará una serie de soluciones concretas para operadores como ITxPT, para una arquitectura única *plug & play*, gestión de flotas o asistencia remota, para optimizar el tiempo de actividad del vehículo.

Distintas opciones de cargadores con variedad de soluciones para el cliente

Jema Energy presentará en Busworld 2019 el nuevo cargador de la familia ECI series, el ECI 150 kW. Además, a lo largo de cinco días, la compañía presentará el sistema de carga inteligente aplicado en todas sus soluciones y brindará la oportunidad de conocer las soluciones de carga de oportunidad. En el stand contará con la presencia de Ibon Cerro, director de I+D, y Miriam Azurmendi, responsable de desarrollo del área de electromovilidad,



quienes presentarán la parte desarrollada por Jema en el proyecto europeo Assured.



King Long apuesta por acercarse al futuro con sus soluciones avanzadas

King Long presentará en Busworld 2019 su nuevo modelo de conducción autónoma, el Apolong con nivel 4. Además, en lo que se refiere a la gama discrecional, se darán a conocer los modelos C13 HD de nueva generación, el U13 versión sobre-elevada y un autobús urbano 100% eléctrico de 12 metros denominado PE12. El nuevo U13 de




Polígono Industrial La Barreda-Parcela 15
33180 NOREÑA - Principado de Asturias - España.

Teléfono: (+34) 985 740 420
www.ferqui.com

59 plazas, concebido para el mercado europeo, destaca por su versatilidad en rutas regionales y nacionales, así como para el turismo de media distancia, sobre-elevando el piso para albergar más capacidad de maletero con respecto al tradicional King Long U13. Se encuentra disponible en tres longitudes: 10,70 m, 12,20 m y 12,90 m. El nuevo autocar de lujo de 13 metros con luna sencilla C13 HD incorpora la más avanzada tecnología al servicio de la eficiencia y el confort, destacando por su elevado nivel de aislamiento. Este vehículo equipa el nuevo motor Cummins X12 de 440 CV, cambio automático ZF Traxon, suspensión ECAS de WABCO, al igual que los frenos, estando equipado con butacas Fainsa Gala para garantizar en todo momento la comodidad del pasajero. También estará presente en la feria el autobús urbano PE12 de 12 metros de longitud 100% eléctrico, que cuenta con motor eléctrico DM280 de 280 kW de potencia, baterías ion-litio CATL de 350 kW/h de nueva generación, ejes y suspensión ZF, frenos EBS y control de la suspensión ECAS de Wabco. Además, cuenta con tecnología 5G y un innovador control inteligente de gestión de energía de desarrollo propio. Por último, el Apolong de conducción autónoma con nivel 4 de conducción sin intervención humana puede albergar 14 pasajeros sentados. No tiene volante, ni acelerador ni freno, ni asiento para el conductor y cuenta con tecnología HMI (Human-Machine Interaction) para facilitar en todo momento la interacción entre pasajero y vehículo. El propio vehículo está dotado de inteligencia artificial que analiza en todo momento al entorno y se anticipa a los posibles incidentes que pudieran tener lugar a su alrededor, tomando decisiones autónomas.



El objetivo de MAN y sus marcas es simplificar el negocio de sus clientes

MAN Truck & Bus y Neoplan desarrollarán una amplia oferta de productos y servicios en la feria. Además de la completa gama de autocares de ambas marcas, con nuevos sistemas de seguridad como el MAN OptiView, destaca la familia Lion's City (con su apuesta eléctrica) y las opciones de la TGE. La propuesta del fabricante alemán se centrará en el Lion's Coach, de excelente acogida por parte del Sector; la gama completa de autocares Neoplan, que también ha llegado a nuestro país; los nuevos motores D15 y la transmisión MAN TipMatic Coach que se incorporan a la gama Intercity; las múltiples versiones del Lion's City, incluida la eléctrica y las que montan EfficientHybrid; el motor E18 de gas natural; las soluciones MAN Digital Services para todos los vehículos; y la llegada de configuraciones Intercity de la TGE con opción 4x4 desconectable, a la que se suma la eTGE Combi con ocho años de garantía de las baterías.



Dos novedades mundiales esperan a los visitantes del stand de Masats

Masats realizará una presentación privada para sus clientes, de la puerta Swyncro (Swing Synchro Door System), un cambio en la concepción de los sistemas de apertura de puerta para autocares. La suavidad de movimiento, totalmente horizontal sin cuñas ni barras estabilizadoras,

permite una perfecta estanqueidad y la eliminación de ruidos de rodaje. La puerta es antivandálica e incorpora diferentes sistemas en el interior de la hoja que, unido a la simplicidad del montaje, permite reducir el tiempo de montaje en un 50%. También presentará el nuevo control electrónico Evolution, tanto para puertas de autobús como de autocar, y también apta tanto para puertas como para rampas. Un *hardware* totalmente nuevo, diseñado pensando en la seguridad y fiabilidad con los sistemas de diseño de *software* más avanzados. La electrónica Evolution incorpora capacidades de autodiagnóstico y ha sido desarrollada para ofrecer la máxima fiabilidad y valor añadido al operador. En el stand también podrán ver la puerta deslizante 028C v3 para vehículos urbanos, lanzada el pasado octubre, y la puerta eléctrica para Sprinter, con el kit para substituir la puerta original del vehículo.



Oferta centrada en ámbito urbano y de corta distancia, con suspense

Otokar desea mantener el suspense acerca de lo que presentará en el Salón, por lo que únicamente adelante que en stand se podrán contemplar los siguientes vehículos nuevos: eKent C, Kent C CNG, Kent U LE, Territo U versión para colegios, y Ulyso T con PMR.



Especialista reciente en vidrios para el Sector con 60 años de experiencia

Pontevedresa estará por primera vez exponiendo sus productos en Busworld. Esta firma, que acaba de cumplir 60 años fabricando vidrios para diferentes sectores, se ha focalizado en los últimos años en desarrollar productos para el mundo del autobús y autocar. Es capaz de dar una solución *all-in-house* en una variedad de productos muy amplia, incluyendo vidrios templados desde 3 mm en plano y curvo, dobles acristalamientos de altas prestaciones térmicas y acústicas y productos laminados especiales para las envolventes de la cabina del conductor. Bajo el lema "*Driving safety and durability to the future*", los productos más destacados presentados por la empresa gallega son vidrios calefactables FGLess, donde no se necesita la presencia en la zona de visión del conductor de la serigrafía térmica. También estará presentado sistemas de gestión de contenidos visuales en vidrios de cámara, ya sean planos o curvos, con espesores desde 10 mm en adelante, dentro de su innovador producto "X-e.Vision" de forma que un vidrio puede transformarse en un elemento transmisor de información.



El Dreiha 12SC para minibuses es la estrella de la oferta de Sanz Clima

Sanz Clima, especialista en sistemas de climatización, mostrará en el Busworld su producto estrella, el Dreiha

12SC, un equipo de climatización de techo, conectado, ideal para minibuses. El Dreiha 12SC está diseñado con material ultraligero, dispone de un fácil acceso a piezas para realizar un mantenimiento rápido y eficiente y se puede gestionar mediante una aplicación *web* global denominada clima.center.



Última generación de cero emisiones y apuesta por el debate de actualidad

Solaris Bus & Coach es uno de los principales fabricantes europeos de autobuses y trolebuses. Beneficiándose de más de 20 años de experiencia y de haber fabricado más de 17.000 vehículos, Solaris está presente en el transporte urbano de cientos de ciudades de Europa. Pensando en el futuro, la empresa está estableciendo nuevos estándares, desarrollando nuevas tecnologías en sus productos, en particular en el sector de la movilidad eléctrica. En septiembre de 2018, Solaris se unió al Grupo CAF, que adquirió el 100% de las acciones de la compañía. Aprovechando su presencia en Busworld, la presencia de sus vehículos de última generación con cero emisiones, ha preparado una serie de reuniones dentro del foro de "Solaris Talks", en el que se compartirán experiencias e información sobre los productos, pero también se debatirá sobre las tecnologías modernas utilizadas en el área de la movilidad eléctrica y la imagen cambiante del transporte público. Los temas de discusión se referirán, entre otros, a los tipos y la selección de baterías, sistemas de carga para autobuses y trolebuses, vehículos de hidrógeno o diagnóstico remoto para autobuses eléctricos.



La nueva generación de bombas de calor Athenia mejoran hasta un 30%

En Busworld 2019, Thermo King presenta la nueva generación de bombas de calor de la serie Athenia. Tanto la potencia calorífica como la eficiencia (COP) han aumentado (dependiendo de las condiciones) en un 10-30% en comparación con nuestra la de calor de primera generación. Esto permite que el autobús obtenga más kilometraje de una carga de batería. Thermo King también muestra la última unidad de CA para autobuses de dos pisos. Además de un peso más reducido, esta unidad puede equiparse opcionalmente con un filtro de aire electrostático.

Elementos embarcados de catering y un espacio con novedad en iluminación

Upic contará este año con un stand más grande, enfocado por una parte a equipos de catering a bordo, dentro de los que se incluyen las cafeteras con funcionamiento a 24v, frigoríficos para cualquier situación con capacidades desde 1,5 hasta 150 l., minicocinas, calentadores



de agua, mesas de juego y, en especial, máquinas de vending. También habrá sección de iluminación con los nuevos faros delanteros con tecnología LED, fabricados por la marca Braslux, de la que Upic es distribuidor. Y, por último, un nuevo módulo portapaquetes muy versátil, el cual puede personalizarse con los requisitos más exigentes que el cliente desee. Todo ello acompañado por otros componentes para la carrocería de los vehículos, como cierres, cerraduras, alfombras, perfiles de estanqueidad, agarradores, asas, mamparas, etc.



Tres novedades a nivel mundial para la demanda de todo el planeta

Van Hool presenta tres novedades mundiales en el Salón, además de un total de 18 vehículos en su stand. El EX11 es el cuarto modelo de la gama EX (sumado al EX15, EX16 y EX17). Con él, Van Hool está respondiendo a la creciente demanda del mercado para ofrecer un vehículo bien equipado y cómodo en la clase de 11 metros. Incluyendo las variantes L y H. Por otro lado, la ciudad francesa de Pau hizo un pedido a Van Hool de ocho Exqui.City18 FC en 2017: tranvías de una sola articulación propulsados por hidrógeno. Esta unidad convierte el hidrógeno y el oxígeno en energía eléctrica a través de la electrólisis inversa. La única emisión de este vehículo de "emisión cero" es el vapor de agua. Ahora, el fabricante belga provee un sistema completo de Tránsito Rápido de Autobús (BRT) con autobuses de 18 metros articulados y propulsados por hidrógeno. El Exqui.City18 FC de Pau tiene una capacidad de 125 pasajeros, se puede repostar completamente en 10 minutos y alcanza una autonomía de 300 km. Por último, el CX45E es el nuevo autocar con alimentación eléctrica para el mercado estadounidense.

VDL refuerza su apuesta por el diesel, pero también por la electromovilidad

Este año, VDL Bus & Coach demostrará su versatilidad familiar en una ciudad nueva, pero con una decoración muy reconocible. En el mundo cada vez más complejo de la movilidad, VDL Bus & Coach trabaja continuamente en soluciones innovadoras. La oferta constará de tres unidades Futura: Futura FDD2-141/2.600, un Futura FH2-129/2.100, y un Futura FHD2-139/2.300, todos ellos equipados con el Predictive Powertrain Control (PPC). Además, los vehículos eléctricos de VDL ya han superado



los 40 millones de kilómetros recorridos. En la feria se verá, por vez primera, un Citea SLE-129 de piso bajo completamente eléctrico, acompañado por otros modelos de la gama SLFA. Por último, el fabricante apuesta también por mejorar el diésel, con el nuevo Citea LLE Diesel, que mejora un 6% su eficiencia de combustible.



El 7900 eléctrico articulado es la gran apuesta de Volvo en el certamen

Volvo Buses afronta esta edición de Busworld como plataforma de lanzamiento para el gran público del nuevo 7900 Eléctrico articulado. Además, estará acompañado por las nuevas variantes del 9700, con algunas características y longitudes nuevas, tanto 15 y 13 m. En el stand también tendrá presencia el nuevo autocar 9900, lanzado el año pasado. La oferta de Volvo se completa, en los exteriores del recinto, con distintos autobuses y autocares disponibles para pruebas dinámicas, el lanzamiento de la campaña "Cero", eje central de comunicación de la marca; un espacio dedicado a los autobuses usados y una amplia selección de todos los servicios complementarios del fabricante sueco.

Climatización interior en primicia con el Revo-E HP R744 eléctrico

En el salón Busworld, Valeo exhibirá sus últimas innovaciones para autobuses y autocares en todo el mundo. Sus tecnologías están diseñadas para mantener la cabina interior a temperatura óptima independientemente del tamaño del vehículo (desde minibuses a autocares de dos pisos), su sistema de propulsión (combustión interna, híbrido o eléctrico), o su tipo de trayecto (urbano, interurbano o de largo recorrido) y duración. Como



primicia mundial, Valeo desvelará el sistema de calefacción y aire acondicionado REVO-E HP R744, que ofrece una tecnología completamente eléctrica y neutra para el medio ambiente. Este sistema es una unidad de A/A de techo para autobuses híbridos y eléctricos, totalmente eléctrica y equipada con una función de bomba de calor. El sistema, HVAC (ventilación, calefacción y aire acondicionado por sus siglas en inglés), neutral desde el punto de vista del medioambiente y con cero emisiones, funciona con el refrigerante natural R744, a temperaturas exteriores de -20°C a +44°C. 100% automatizado, el sistema selecciona el modo apropiado, pasando del aire acondicionado a la bomba de calor o a la función de descongelación. Dicha función se activa automáticamente cuando la temperatura externa baja de los 5°C, evitando que la bomba de calor se congele, lo que puede ocurrir con bombas tradicionales.



Unvi refuerza su apuesta por el doble piso, incluida la solución eléctrica

Unvi mostrará sus soluciones ecológicas en su décima participación en Busworld. La carrocería española, con centros de fabricación en Ourense y Oporto, llevará a la edición 2019 sus últimas novedades, entre las que se incluyen un gran número de vehículos con grandes prestaciones. Unvi dispondrá de un stand en el interior de la feria pero también podrá mostrar algunas de sus novedades en el campo de pruebas. En el interior estarán el SIL Intercity doble piso, un autocar de 97 plazas; el minibús Compa T Iveco Daily, con hasta 33 plazas; el Urbis 2,5 DD Open Top MAN A22, con motorización MAN A22 diésel Euro 6 D 280 CV; y el Urbis 2,5 DD Open Top Scania CNG, con motorización Scania CNG Euro 6 280 CV. Por otro lado, en la zona de pruebas expondrán el Urbis 2.5 DD Open Top 100% eléctrico, un autobús urbano de doble piso Clase I o II descapotable. Además, dispone de packs de BMZ, tecnología Li-ion NMC Samsung con capacidad desde los 174 kw/h hasta 232 kw/h y más (Expuesto con 4 packs y 232 Kw/h).



www.kinglong.es



18-23 OCT 2019
VISITANOS:
stand 801, pabellón 8



INNOVATION FOR A BETTER WORLD

Nueva generación



El Sector ha cambiado y la Información también



**Date de alta en
Nexobus.com**

Diario *online* del Transporte
de Viajeros por Carretera

... y recíbelo cada mañana en tu email

La 5ª edición del Curso de Verano de Confibus, éxito de participación y de intercambio de experiencias sectoriales

El Sector solicita el final de los recursos de los pliegos del regular y que deje de primar el precio

La Confederación Española de Transporte en Autobús celebró la quinta edición de su Curso de Verano los días 12 y 13 de septiembre, en la Universidad In-

ternacional Menéndez Pelayo de Santander. Un nuevo éxito tanto de organización como de participación, alrededor de un centenar de personas, a tenor de los

comentarios recabados al finalizar los dos días de intercambio de experiencias entre representantes de los diferentes ámbitos de actuación del Sector.

La 'Contratación Pública de la Movilidad' fue el título elegido en esta ocasión, y sobre dicho eje giró el evento, aportando información y diferentes puntos de vista acerca de todos los elementos que confluyen en estas licitaciones, tanto en el ámbito estatal como a nivel autonómico y municipal, a lo que se suman sus diferentes y necesarias coordinaciones.

La sesión inaugural contó con la participación del presidente de la Confederación, Rafael Barbadillo, que apostó por reflexionar durante el curso sobre la contratación de la movilidad y la necesidad de una colaboración público-privada: "El Sector está viendo judicializado el proceso de contratación, razón por la que entre todos tenemos que buscar posibles soluciones, aprovechando la renovación de los mapas, la liberalización ferroviaria

y las tecnologías existentes", recordando también que el Sector transporta 2.900 millones de viajeros al año, genera 95.000 empleos directos, conecta 8.000 poblaciones y factura más de 6.000 millones al año".

Posición de Fomento

Por su parte, María José Rallo, secretaria general de Transportes del Ministerio de Fomento, reconoció "el máximo interés que tiene el programa del Curso" y apuntó que "la movilidad y el transporte son esenciales, imprescindibles y contribuyen a la riqueza del país. La OCDE prevé que, en el año 2050, la movilidad se multiplicará por tres a nivel global (sobre todo en China y en India) y que el 50% de la movilidad urbana tendrá que basarse en el transporte público y la movilidad compartida.

El mundo está cambiando y está generando una revolución en el Transporte".

En cuanto al cambio climático, Rallo destacó que "el transporte supone el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que todas las políticas van a tener que reducir este impacto. En Fomento queremos evolucionar, entendiendo la movilidad como un derecho de los ciudadanos y una herramienta de conexión. Por eso alineamos el Ministerio con los objetivos de desarrollo sostenible del COP21 y la política europea, pero también la movilidad es un instrumento para mejorar la productividad económica y social". En este punto, recordó la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, aunque también que "al estar en funciones no podemos hacer más. Estamos trabajando





POR UN CIELO CADA DÍA MÁS LIMPIO



Híbrido



BioGás



Gas Natural



Biodiésel



Bioetanol



HVO

AUTOBUSES SCANIA, AUTOBUSES SOSTENIBLES.

La gama Scania de autobuses es la más amplia del mercado en **soluciones sostenibles** de transporte. Vehículos más **eficientes y respetuosos** con el medio ambiente, que emplean fuentes de energía **renovables** y reducen al mínimo las emisiones.

Como el Scania CityWide Hybrid LE, un modelo idóneo para el tráfico suburbano. Su **tecnología híbrida, 100% Scania**, consume hasta un 25% menos, aprovecha la energía generada al frenar para recargar sus baterías y reduce **hasta en un 90%** las emisiones de CO₂. Otro avance de Scania para disminuir, cada vez más, su impacto medioambiental.



SCANIA



www.scania.es

en impulsar la movilidad como servicio, las nuevas tecnologías en las herramientas para incrementar la eficiencia, así como para satisfacer las necesidades del usuario. La regulación cuenta con la integración de las políticas, pero no solo de un Ministerio, ya que cada vez es más importante la colaboración público-privada. La normativa no puede cortar la innovación y nos gustaría probar iniciativas piloto que estén muy vigiladas, haciendo pruebas con el

segmento privado. Para finalizar, Rallo reconoció que "el sistema concesional debe favorecer la competencia. Aunque ya sabemos que no es perfecto y el mapa está anticuado, a veces la legislación también es rígida, pero estamos trabajando en el diseño de un nuevo mapa que se adapte a la demanda, que sea competitivo entre modos y que genere nuevos modelos. Queremos mejorar la coordinación entre todas las competencias en movilidad y encontrar máxima

colaboración entre todos. Licitamos dos concursos de concesión en julio con un nuevo pliego, buscando el interés general, con calidad y precio. Se ha trabajado mucho para la viabilidad del sistema pero han sido de nuevo recurridos. En todo caso, estoy segura de que vamos a superar las dificultades".

Por último, el consejero de Innovación y Transportes de Cantabria, Francisco Martín, mencionó que "estamos en momentos de cambio, con

turbulencias para la contratación. Existe una gran tensión entre los nuevos modos de transporte, y el transporte a la demanda es una realidad que debemos tener en cuenta, pero está claro que el mapa es obsoleto. Queremos ir a más, pero en Cantabria no estamos mejorando la ocupación. Tenemos herramientas para optimizar los tiempos, pues todo es compatible si pensamos en el tiempo: ahora hace falta voluntad. La ley cántabra busca el mejor servicio

posible, sobre todo en materia de accesibilidad, una estabilidad laboral de los profesionales, que sea segura la inversión y que se apueste por la sostenibilidad en sus tres aspectos. Disponemos de un sistema regulado, eficaz y robusto, que necesita de la colaboración público-privada. Los problemas también son oportunidades y ahora estamos en tiempo de muchos problemas y retos, pero espero que podamos encontrar soluciones para salir de este atolladero".

La tecnología, necesaria para identificar la demanda

La primera ponencia corrió a cargo de Oscar Martínez, investigador de TransyT, quien apuntó que "España tiene una densidad de población muy dispar, a lo que se suma la media de edad y la distribución de las ciudades, que son cada vez más grandes, con mayor desequilibrio en cuanto a su tendencia. Eso genera relaciones más intensas dentro de las áreas metropolitanas, y a esta movilidad recurrente se suma el turismo". Martínez continuó afirmando que "el marco jurídico y administrativo es atípico y extraño, pues existen alrededor de 1.500 concesiones interurbanas y 110 estatales cuyos antecedentes están en los años '40. Nacieron como iniciativa privada, un monopolio y un equilibrio económico garantizado por el Estado, con la única limitación de que no coincidieran con el ferrocarril que tenía derecho de tanteo. Por lo tanto, no había ninguna planificación".

Con el paso del tiempo, la LOTT

de 1987 deja igual lo esencial, pues mantuvo el monopolio, aunque daba la opción de concesiones zonales, "eso sí siempre bajo información pública. La preferencia del titular suponía el 5% y a esto se suma la normativa autonómica. En 1997 apareció la Ley de Acompañamiento, en 2007 el reglamento 1370 de la Unión Europea (que ya eliminaba las preferencias y limitaba la concesión a 10 años) y en el año 2015 se incorpora el acuerdo de subrogación del personal a los pliegos, con duración de cinco años, que parecen pocos".

Con todo ello, el modelo que tenemos en la actualidad no es del centros conectados, sino "uno similar a los spaguetis, con todo conectado. Los usuarios se ven perjudicados por las paradas y las conexiones de baja demanda, difícil encontrar información de las líneas, la Administración tiene difícil gestionar las quejas de los ciudadanos, la sociedad ve

ineficiencias en la administración de los recursos, existen líneas caras para subvencionar otras y existe el riesgo de exclusión social. Los operadores, ante estas ineficiencias, tienen expectativas confusas y sus esfuerzos licitadores a veces resultan inútiles".

Como solución, Martínez apuesta por "jerarquizar la red consolidando corredores y avanzar en zonas en concesiones zonales en baja demanda, mediante un mapa más racional con lo que haga falta y una coordinación que sea del siglo XXI. Una competencia por el mercado con plazos razonables en función de la amortización, recursos ajustados a criterios sociales, e incorporar al escolar allí donde proceda".

Moovit

Por su parte, Jon Lorenzo, director comercial para Iberia de Moovit, disertó sobre la planificación de la demanda a partir del uso de la tecnología, apuntando que lo



Óscar Martínez (izq.) y Jon Lorenzo.

importante es saber qué podemos hacer con los datos que tenemos. Actualmente Moovit está presente en 90 países y supera los 55 millones de descargas. Por eso, Lorenzo indicó que su empresa "sabe cómo y a qué hora se mueve la gente, hacia dónde y por qué,



y esa movilidad urbana a nivel mundial puede analizarse para tomar decisiones, desconectar líneas, abastecer paradas, proponer reservas a demanda, adecuar la infraestructura, y estimar tráficos para adecuar los pliegos de cualquier concurso".

Burocracia y estrategia en el proceso de contratación

La segunda mesa giró en torno a la contratación pública, y a los retos a los que se enfrenta en la actualidad. Alberto Dorrego, abogado y experto, indicó que "el punto de partida no es muy sencillo. Existe una gran competitividad y, por lo tanto, no es fácil encontrar el procedimiento adecuado. Se genera insatisfacción por los resultados del proceso (que no son los mejores) y porque los propios procesos no responden a lo que se necesita. El precio y las expediciones no son lo más demandado, pero son lo que prima, olvidando otros aspectos tan importantes como la calidad, la tecnología, el *ticketing* y la operativa. La licitación no responde al sentido profundo del modelo, por lo que sería más inteligente una legislación específica aunque sea más complicada".

Dorrego afirmó que "la concesión no debe ser un servicio público, una actividad económica. El Estado quien decide que sea servicio público para que sea razonable para la sociedad. Es posible que no tenga la mayor eficiencia económica, pero mandarán otros aspectos, como sobre todo la continuidad y la sostenibilidad. El operador no es

un proveedor, sino un prestador de servicios".

Alguna manera de mejorar es eliminar "cosas que no necesitamos, como las pantallas de plasma en recorridos cortos, y esos recursos se podrían destinar a otras cuestiones. También podríamos tener diferentes configuraciones entre precio, calidad y aportación de valor: es esencial flexibilizar las tarifas, unos servicios con calidad más diferenciada, que el usuario tenga más opciones... Hay que garantizar mejor la sostenibilidad porque, si no, se lastra el desarrollo. Intentemos que las ofertas sean serias, con elementos más objetivos de validación de los Estudios Económicos". Y lanzó una pregunta: "¿Deberíamos identificar mejor la demanda? La duración actual de las concesiones es absurda; es mejor que vaya asociada al precio real, algo que es fácil de solucionar. La revisión de los precios no debe ser ni periódica ni predeterminada, algo que ya está permitido por la legislación. Y, sin duda, a más largo plazo, es necesario un nuevo mapa", concluyó.

Por su parte, Rafael Domínguez, abogado del Estado e integrante



Panorámica de la mesa compuesta por los juristas Renedo, Domínguez y Dorrego.

del Ministerio de Fomento, explicó que "hay 80 concesiones en explotación, 36 de las cuales están en vigor, 33 están vencidas pero se siguen prestando, siete están anuladas y otras cuatro están en proceso de licitación, lo que significa que más de la mitad están en una situación anómala. Lo cual genera dudas. Ceder un

contrato vencido parece algo muy complejo y los pliegos están sufriendo una gran litigiosidad. Recuerdo que no hay ninguna ley que diga que haya que cuantificar el porcentaje del precio en la oferta, ni tampoco en el pliego. Por eso, me cuesta cada vez más entender el argumento de los recursos; de hecho creo que la mayoría se han

desechado". El abogado concluyó con una pregunta ("¿Habría que incluir los pliegos en el ROTT y no en la Ley de Contratos?") y con un deseo: "La verdad es que espero que estemos al final de la impugnación".

Cierto pesimismo

Sin embargo, Manuel Renedo, vocal del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, no se mostró tan optimista sobre el final del ciclo de las impugnaciones. Afirmó que "antes no se recurrían tantos contratos porque era un proceso demasiado largo. Por eso, algunas directivas de la Unión Europea en los '90 aparecieron para que las resoluciones fueran más rápidas. Ahora se permite recurrir contratos a partir de 100.000 euros, lo que ha disparado el número de recursos". El objetivo, para él, es el de "tener beneficios públicos y para la sociedad. Se han ido anulando cláusulas, pero queda mucho por recorrer. Entiendo que hay que velar por los convenios pero sin olvidar que, además de los provinciales, hay muchos de empresa. Yo considero que la eficiencia es igual a la ecuación del coste por la eficacia".

'Las ciudades tendrán que ser inteligentes'

La mesa 3 estuvo protagonizada por Cándido Pérez, responsable de Transporte y sector público de KPMG España, quien aporta datos como que, en 2050, "el 88% de la población española vivirá en las ciudades, mientras que el porcentaje a nivel mundial se situará en el 69%", por lo que "a las ciudades no les queda más remedio que ser inteligentes. La innovación y la tecnología para la gestión del servicio son el principal motor de cambio; las soluciones digitales forman parte de nuestra vida y las Administraciones se están sumando a todo esto, buscando el servicio más eficientes y con la calidad requerida".

Mencionó que "a mayor densidad y tamaño en las ciudades, mayor uso del transporte público: en España esto ya se aprecia. Aproximadamente el 20% de los españoles utilizan el transporte público a diario, uno de los porcentajes más altos de la UE".

Considera que el objetivo debe ser acceder a un nuevo paradigma de movilidad, la accesibilidad al servicio "la queremos de modo inmediato" e infraestructuras viarias preparadas (ya todas pensando en 5G), apuntando aquí el proyecto 'DGT 3.0', que pretende



Cándido Pérez, de KPMG España.

unir todos los datos en tiempo real y tomar decisiones para conseguir incrementar la seguridad vial". A su juicio, los operadores deben alinearse con las Administraciones de diferentes ámbitos, regulación, subvenciones, inversión y gestión. "La financiación del urbano preocupa, y debemos pensar en cómo incidir en los comportamientos y tarifas. Las políticas de gestión deben estar alineadas, ya que los nuevos modos son una forma de privatizar. La gestión público-privada se puede llevar a cabo bien por la prestación

de servicio o por un contrato de concesión, con riesgos para el concesionario, pero a cambio de un precio que prima en los pliegos".

Gestión directa o indirecta

"Mi idea es que hay elementos comunes, y que el Ayuntamiento sea directa o indirectamente, debe seguir la participación ciudadana (esencial), alinearse con la estrategia de la ciudad, mejorar los servicios (un camino a recorrer) y que el liderazgo recaiga en la Administración. Se debe definir un modelo de negocio o actividad, con fiabilidad y sostenibilidad garantizadas. El objetivo del gestor en una asociación público-privada es la eficacia, para satisfacer la calidad demandada, y eficiencia de los recursos, con una calidad más parametrizada, transparencia y sostenibilidad. Las ventajas de la gestión indirecta son la especialización, la mayor flexibilidad, innovación y reducción de coste, mientras tanto los desafíos son unas peores condiciones laborales, el deterioro del servicio, los costes y la longitud de los contratos. Los pliegos tienen que dar unos incentivos claros, un sistema de gobernanza, indicadores de gestión y control de ejecución.

Corriente común a favor de integrar el escolar en el regular

El segundo día comenzó uno de los asuntos de mayor actualidad en el Sector: la licitación del escolar en las Comunidades Autónomas. Arturo Azorín, director de Servicios a la Comunidad Educativa de la Agencia Pública Andaluza de Contratación, explicó que "el transporte escolar es gratuito entre los tres y los 18 años en Andalucía, donde existen 404 operadores de transporte escolar, 1.300 colegios o centros, aproximadamente una red de 13.500 paradas y una partida anual para la Administración entre 68 y 70 millones de euros".

En Andalucía se apuesta por "una organización de contratación provincial, con proveedores bastante estables. Es el operador quien debe decirnos cómo gestionar de forma más eficiente, él es el que diseña la ejecución en rutas (que no pueden superar los 60 minutos) y el precio", añadió dudando de si debe la Administración pagar el servicio en vacío o el desplazamiento al trabajador. "Está claro que intentamos afinar el marco de uso y las tarifas, en

función de los diferentes costes en cada región y los diferentes convenios", anunciando que "la tramitación electrónica está muy próxima".

En cuanto al criterio de adjudicación, afirmó que "no puede ser solo el precio: la accesibilidad, la relación calidad-precio y el diseño son cuestiones de máxima importancia, aunque claro, la accesibilidad tiene un coste real para el operador. Buscamos fomentar el bienestar social, la seguridad y el respeto al medio ambiente". También denunció que, "en algunos casos se utiliza un uso 'singular' de una UTE, con una decena de operadores, pero debe quedar claro que la asociación es posible solo cuando un único operador no puede presentarse. Me parece que existe un bloqueo de los operadores por medio de los recursos, algo que se debe vigilar".

Éxito asturiano

Carlos González, director del Consorcio de Transporte de Asturias, reconoció que "la despoblación fue lo que dio pie

Hidral Gobel



ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
con 20 años de experiencia

www.hidralgobel.com · info@hidralgobel.com

Gobel 300:
Plataforma automática



Gobel EVO y MICRO:
Plataformas semiautomáticas



Rampa GOLDEN:
Rampa manual para autobuses de piso bajo



Rampa VICOLI:
Rampa eléctrica para autobuses de piso bajo



Accesorios:
Fijaciones de silla de ruedas y pasajero



unwin
An Autosept Company

a nuestro sistema, que consta de 6.500 paradas y un presupuesto de 22 millones de euros, con alrededor de 950 rutas/año. Tratamos de minimizar la licitación del escolar utilizando las plazas libres del regular, buscando una mayor estabilidad", lo que se traduce en la actualidad en "53 concesiones zonales del regular y 52,6 millones de viajes al año, de los que más de un 90% que se producen en el área central". El escolar es competencia plena del Consorcio desde el año 2012, pero los acompañantes dependen de la Consejería de Educación. En 2018 se produjo la licitación del escolar, pero ya llevábamos un año en pruebas, con un reparto zonal sin preferencia,

porque las concesiones lineales no se sostenían".

Así nació Óptibus, sistema que integra el transporte a la demanda, el escolar y el regular zonal. "Lo hicimos por parroquias, una distribución que ya teníamos. Es Educación quien decide quién tiene derecho al transporte y quién no, y las plazas libres pueden ser utilizadas por la población y por los alumnos que no tengan derecho al transporte público, siempre que lo abonen". En Asturias, el transporte escolar se entiende "como una oportunidad para toda la movilidad de la sociedad asturiana: ahora tenemos 680 rutas en bus (de las cuales 175 no son zonales) y 260 que se realizan por taxis. Más de 200.000 usuarios han

utilizado esas plazas libres hasta la fecha", lo que arroja como resultado "menos plazas vacías, concentración de la oferta de transporte público en zona rural, aumento de la satisfacción y del ingreso medio del operador, una colaboración estable, nuevas obligaciones que antes no eran posibles (todos los vehículos llevan cinturón y tienen tacógrafo por encima de los 50 km) y también replicamos las líneas escolares en época no lectiva. Supone una optimización de recursos de la Administración, mayor eficiencia y sostenibilidad". Para concluir, el director recordó que "la legislación permite esta innovación y el sistema es extrapolable si se tiene claro cuáles son los objetivos".



Arturo Azorín (centro) y Carlos González, junto a la moderadora.

Valencia y Mallorca desgranar sus respectivos éxitos

La quinta mesa, dedicada al regular de ámbito autonómico, se inició con la participación de José Moltó, subdirector general de Transportes de la Generalitat Valenciana. "La competitividad hace que demos lo mejor de nosotros mismos", fue su primera frase, añadiendo que "la contratación pública en España supone el 18,5% del PIB, por lo que requiere optimizarla lo máximo posible, conciliando la eficiencia y la agilidad en la gestión". Mirando un poco hacia el pasado, Moltó rememoró que "un informe de Competencia del año 2008 hacía críticas al protocolo del modelo de licitación. En Valencia teníamos mercados desatendidos, una tasa de cobertura deficitaria, una necesidad de renovación, un desconocimiento social... Eso nos impedía avanzar, por lo que se imponía un nuevo modelo, pero con un análisis muy complejo previo. Se buscaba garantizar la eficiencia y la sostenibilidad, potenciar el transporte público contra el uso elevado del coche". El mapa está disponible desde el año 2017, con una concentración de proyectos (pasando de 89 a 39 concesiones), con licitaciones abiertas también para las pymes y determinadas rentas preferentes para el escolar con plazas reservadas.



Jaume Mateu (centro) y José Moltó, junto al moderador.

"En el año 2018 aceptamos la inclusión del transporte a la demanda donde convenga. La evolución de un estudio exhaustivo de los costes y de viajeros sobre los datos de los propios operadores es igual que la estimación de ingresos, competencia, eficacia y control del gasto".

Paradigma balear

La exposición del caso mallorquín corrió a cargo del director general de Movilidad y Transporte de las Islas Baleares, Jaume Mateu, quien centra su experiencia "sobre todo en Mallorca, ya que no existe una

gestión en las otras islas, aunque sí gran voluntad de coordinación tanto con Menorca como con Formentera. En el año 2018 se propuso un cambio de sistema: la isla funciona casi como una gran ciudad o área metropolitana, y necesitamos un instrumento para cambiar la movilidad en la isla: no solo servicio de transporte público". El objetivo era incrementar un 25% la demanda en 10 años, reducir los tiempos de trayecto, los horarios y las frecuencias, conectividad, puntualidad, intermodalidad y una racionalización de las tarifas.

"La contratación recae en el Consorcio, y se define muy bien lo que se pretende de forma transparente y con participación ciudadana", continuó, aportando que "licitamos un contrato para las tres zonas al mismo tiempo, con sistema tarifario que se separó de la concesión y mediante un sistema de doble validación con tarjeta monedero, potenciando el uso frecuente. Esto nos obliga a un contrato-programa en el que fuimos nosotros los que definimos todo, y las empresas son las que ofertan".

En este sentido, declaró que "existe un requisito de vehículos híbridos o eléctricos en algunas líneas: la verdad es que quisimos ser más ambiciosos, pero la realidad manda, por lo también queremos impulsar el gas contra el diesel. También apostamos por más tecnología a bordo de información, además de un seguimiento y conectividad. Se definen umbrales mínimos de demanda con bonificación y sanciones si no se cumplen".

Algo que considera esencial es "el incentivo al operador para que aumente la demanda mediante la calidad del servicio. Dividimos la licitación por lotes; cada operador podía a licitar por todos, pero solo ganar en uno, favoreciendo así la competencia y eliminando los monopolios. Recibimos 25 ofertas por los tres lotes. Estamos muy satisfechos con el interés suscitado". Interesante resultó el reconocimiento de que "existe un déficit, pero si queremos incrementar los servicios, hay que pagar más. Y con los buses solo no vale: necesitamos una movilidad integral con carriles bici, Bus-Vao y estrategias conjuntas. También vamos hacia una integración tarifaria con metro y para otros territorios", concluyó.

'Un Sector seguro y sostenible para la movilidad'

La ceremonia de clausura dio comienzo con la participación de Agustín Gómez en representación de Ascabus. Recordó que, en cuanto a seguridad, solo el 0,16% de las víctimas en el año 2017 tuvieron que ver con el autobús. "Somos seguros y más que lo vamos a ser", destacando que el 24% de esa siniestralidad tuvo que ver con peatones y bicicletas. Se presentan 18 medidas en el próximo Reglamento General de Seguridad de la Unión Europea hasta el año 2029. Entre los sistemas más avanzados enumeró la advertencia para la colisión de peatones, ángulos muertos, marcha atrás, mejorar el campo de visión, asistencia de velocidad inteligente,

señal de frenado de emergencia, protección de ciberataques, interfaz para incorporar el alcolock, advertencia de somnolencia y atención y sistema avanzado de detección de distracción.

Solución sostenible

Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación no quiso entrar en detalle en las conclusiones (detalladas en la página siguiente), pero sí destacó que "el autobús es una solución sostenible para la movilidad, lo cual unido a la colaboración público-privada, hará que el Sector siga dando respuesta más allá de las apps y del transporte compartido". Valga como ejemplo el sistema balear, en el cual no ha

ganado la oferta más económica".

Para finalizar, Felipe Piña, director general de Transportes de Cantabria, no quiso dejar nada en el tintero. Habló del trato al usuario, de las inversiones privadas, de la sostenibilidad y la estabilidad laboral, que son "cuatro puntos que cuyo enlace es muy complicado. Se apuesta por integrar líneas para una mayor eficiencia, aunque no es una excusa la seguridad de los chavales para unir el regular y el escolar. En Cantabria es un sistema eficiente del regular gracias a los operadores. Siempre hay que mejorar, por ejemplo, en la coordinación de los transportes urbanos con el interurbano, pero hay que estar satisfecho".



Rafael Barbadillo, Felipe Piña y Agustín Gómez.

Según Hernando, durante décadas, la distribución urbana de mercancías ha estado supeditada a la movilidad del viajero

Conclusiones del 5º Curso de Verano de Confebus

Las 10 conclusiones del Curso reflejan, bien a las claras, las necesidades de colaboración público-privada y de adecuar el servicio a la demanda actual y a los requerimientos ambientales, para que continúe siendo competitivo.

1. La movilidad es una necesidad imprescindible para la calidad de vida de las personas. El Transporte en autobús y autocar supone hoy en día la mitad de los desplazamientos, en modos colectivos, de las personas en España y representa el mejor ejemplo presente y futuro de una movilidad responsable, sostenible y eficiente.

2. La colaboración público-privada en la movilidad es una herramienta estratégica para las Administraciones públicas a la hora de abordar los retos de la movilidad y los cambios sociales, medioambientales, tecnológicos y de innovación, apoyándose en la acreditada experiencia de los operadores de transporte en autobús y autocar para gestionar todo tipo de contratos con la máxima eficiencia y calidad.

3. La movilidad es un dere-

cho ciudadano y su garantía es responsabilidad de las Administraciones públicas a través del diseño de una red y sistema de transporte público colectivo en autobús y autocar que satisfaga las necesidades de la población y busque ante todo la rentabilidad social. La organización de estos servicios está condicionada por la distribución irregular de la población. Por ello, los mapas concesionales de todas las administraciones deben coordinarse y consensuarse.

4. Los nuevos mapas concesionales para el transporte en autobús y autocar han de suponer una mejora respecto a la situación actual, permitiendo la reorganización y modernización de muchos itinerarios, especialmente en aquellos territorios que acusan menor demanda, y fortaleciendo aquellos donde ahora existe mayor presión poblacional, con nuevos desarrollos de transporte a la demanda.

5. Asimismo, los nuevos mapas concesionales deberán ser ambiciosos para evitar efectos económicos indeseables en forma

déficits de explotación que no deben recaer sobre los operadores de transporte, sino que deben ser cubiertos por el erario público al tratarse de servicios que garantizan un derecho ciudadano. Las nuevas tecnologías están llamadas a jugar un papel importante a la hora de configurar los nuevos mapas y la organización de servicios por su facilidad para analizar datos e información que permitan mejorar la oferta existente, captar demandas no cubiertas e incluso descubrir nuevos nichos de mercado.

6. La colaboración público-privada en el transporte de viajeros por carretera es un modelo de éxito en España, especialmente en los ámbitos interurbano y de servicios especiales, pero todavía debe reproducirse más en el transporte urbano de nuestro país. Cada vez habrá mas personas viviendo en las ciudades, por lo que sus necesidades de movilidad aumentarán. Ello requerirá más inversiones para abordar más demanda, desplegar costosas soluciones innovadoras en infraestructuras y tecnologías, así como cumplir con los retos políticos de carácter medioambiental. Habida

cuenta del problema de déficit de las Administraciones locales, solamente liberando recursos a través de la externalización de la gestión de los servicios de movilidad urbana se podrán conseguir cumplir los objetivos y responder a todos los retos y demandas de forma eficiente.

7. La colaboración público-privada precisa de un marco jurídico seguro y estable que facilite el desarrollo del modelo concesional y de contratación pública de la movilidad de las personas, con unos pliegos técnicos y administrativos que sean claros y atractivos, que apuesten por la mejor relación calidad-precio y que se cumplan por ambas partes, y suprimir los obstáculos normativos que constriñen la capacidad de adaptar las tarifas a la evolución real de los costes de las empresas.

8. Las licitaciones públicas de todos los servicios de transporte en autobús y autocar deben ser equitativas y equilibradas, de manera que los aspectos económicos no sean el requisito principal, sino que se prime la sostenibilidad desde el punto de vista social,

medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad.

9. La planificación de servicios regulares de autobuses y autocares debe prever una oferta equilibrada, adecuada a las necesidades de desplazamiento de todos y que permita, en primer lugar, el acceso a los servicios básicos del estado del bienestar, como la sanidad, la educación o el trabajo y, seguidamente, el desarrollo de actividades recreativas y sociales.

10. Los servicios de transporte escolar resultan esenciales para la sociedad, pero precisan de mayor apoyo y promoción por parte de la Administración. El transporte escolar es una herramienta efectiva y económica para transportar de forma segura a menores y jóvenes, mejorar el tráfico urbano, ahorrar vehículos de la circulación y reducir externalidades como la pérdida de tiempo en horas punta, accidentes y emisiones de gases GEI. Es necesario integrar estos servicios en los Planes de Movilidad Urbana y generar marcos regulatorios adecuados que garanticen la calidad del servicio.

DISEÑO · POTENCIA · SOSTENIBILIDAD

hispacold

NUEVA GAMA



Breeze

La nueva ola de la climatización

- > DISEÑO RENOVADO
- > MATERIALES INNOVADORES
- > PESO Y DIMENSIONES REDUCIDAS
- > REDUCIDA CARGA DE REFRIGERANTE
- > FACILIDAD DE MONTAJE
- > EXTRACCIÓN DE AIRE
- > ADAPTABILIDAD
- > REFRIGERANTES ALTERNATIVOS CON MENOR ÍNDICE GWP
- > EFICIENCIA ENERGÉTICA Y LCC
- > FREE COOLING 0-100% REGULABLE



Visítenos en
BUSWORLD 2019
Bruselas, del 18
al 23 de octubre
Hall 5 - Stand 504

hispacold.es

Según la Asociación nacional, el sistema concesional se ha vuelto obsoleto y requiere de cambios de forma inmediata

Un estudio elaborado por la OCU sobre el sistema concesional refuerza los argumentos de Anetra

Anetra, asociación profesional que representa a casi 1.000 pymes españolas del Sector del autobús, ha expresado tanto públicamente como a las autoridades

competentes en España y en Europa, la necesidad de abrir a la competencia el transporte regular del autobús. Como afirma Luis Ángel Pedrero, presidente de Anetra,

"nos alegra que OCU, que vela por los derechos de los consumidores, denuncie públicamente el perjuicio que el sistema concesional actual supone para los pasajeros".

"En nuestra opinión, el sistema concesional tiene que cambiar. Los concursos de renovación de las líneas salen a cuentagotas, y cuando salen se recurren, por lo que el proceso se paraliza. De esta manera, como refleja el estudio de OCU, tres empresas se siguen repartiendo año tras año el 75% de los pasajeros que viajan en autobús en España, unos 521 millones de pasajeros, según los datos de OCU, mientras que los precios en España siguen siendo de los más caros de toda Europa. Todo esto demuestra que el sistema actual no funciona", concluye Pedrero.

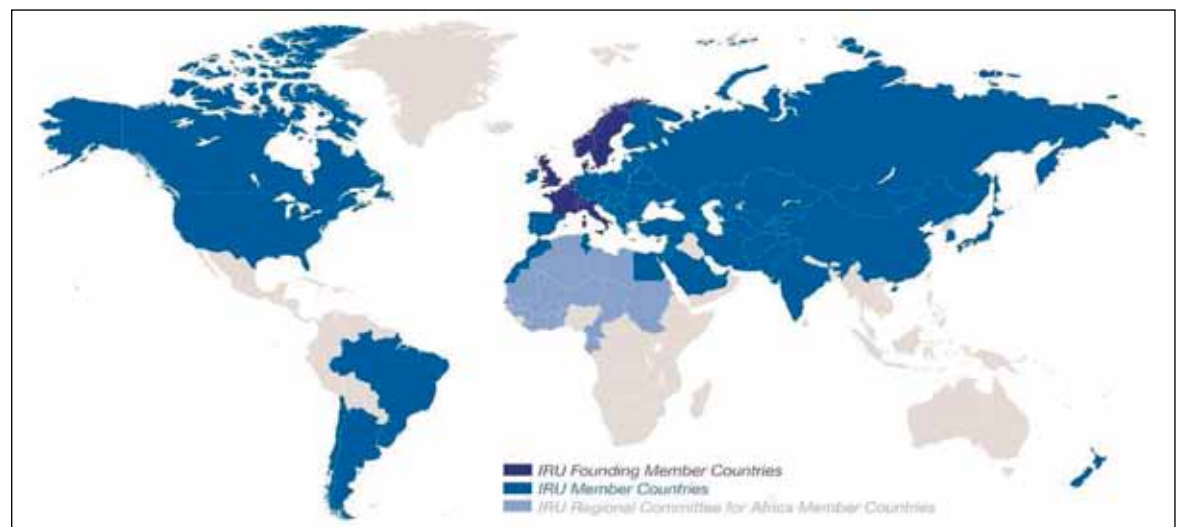
En este sentido, Anetra expresa que el oligopolio mencionado por OCU es un claro síntoma de que el sistema actual no permite la libre competencia, como también lo ha expresado en distintos informes la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), ya que las pequeñas y medianas empresas no pueden acceder a los concursos de las líneas estatales. Sin embargo, estas empresas sí podrían realizar algunos trayectos o frecuencias en un modelo liberalizado.

Anetra propone un modelo mixto, de manera que las líneas de autobús de más de 100 kilómetros que sean rentables las puedan realizar varias empresas de autobús, con una sana competencia de precios, horarios y servicios. Por otro lado, las líneas que no resulten

atractivas para las empresas privadas, deberían considerarse de servicio público, contar con la subvención necesaria y otorgarse por concurso; este modelo no solo garantizaría la vertebración del territorio nacional y la movilidad, sino que optimizaría los recursos y aumentaría el uso del autobús.

En opinión de Anetra, los beneficios del sistema mixto que propone serían: reducción de los precios del transporte en autobús; aumento de frecuencias de las líneas, con horarios más amplios, nuevas rutas y servicios más competitivos; como consecuencia de lo anterior, un mayor uso del autobús y reducción del uso del coche particular; mayor protección de los colectivos con menor renta y acceso al transporte, con mejores precios y servicios en las líneas abiertas a la competencia y garantía de servicio público en el resto; y creación de empleo y crecimiento de las pymes del transporte en autobús, con opción a realizar líneas regulares actualmente inaccesibles para ellas por el sistema concesional.

Además, añade el presidente de Anetra, "al contrario de lo que la Administración y otras patronales afirman, consideramos que con este modelo no solo se seguirían realizando todas las líneas actuales, sino que probablemente se ampliarían muchas más y con un



coste inferior para el Estado y para las Comunidades Autónomas. Y sobre todo, este modelo beneficiaría a los usuarios. La competencia mejora la calidad del servicio y reduce los precios para los pasajeros. Eso permitiría al Sector del autobús crecer y ser mucho más competitivo respecto a otros medios de transporte que ya están abiertos a la competencia, como las aerolíneas, o que lo estarán muy pronto, como los trenes".

Incorporación a la IRU

Por otro lado, Anetra se acaba de incorporar a la IRU, Unión Internacional de Transporte por

Carretera, la asociación de ámbito internacional que se ocupa de la movilidad sostenible en todo el mundo.

Esta organización representa, desde el año 1948, a asociaciones nacionales de transporte de viajeros y mercancías, sin ánimo de lucro, en más de 100 países. Para alcanzar sus objetivos, como "la promoción de redes de transporte seguras, accesibles, rápidas y eficientes, o los mercados de transporte justos, bien regulados y no discriminatorios", desde esta entidad se lideran soluciones apoyando el comercio, el crecimiento económico, el empleo, la seguridad, el medio

ambiente y las comunicaciones, colaborando con empresas, gobiernos, y organizaciones internacionales (como la UE o la ONU), con notable influencia en estamentos políticos y normativos.

Anetra, como miembro asociado, podrá formar parte de comisiones y grupos de expertos y contribuir activamente en cualquier documento de política de los grupos en los que participe. Según Luis Ángel Pedrero, "nos produce una gran satisfacción formar parte de esta importantísima organización internacional. Sin duda, éste será un nuevo escenario en el que trabajar en defensa de los intereses del Sector al que representamos".

Idoneidad de integrar rutas escolares en servicios regulares

Desde el punto de vista de Anetra, en algunas Autonomías, por una razón puramente económica, se está planificando la integración del transporte escolar en los servicios públicos concesionales regulares, pero "¿es esto lo más adecuado para los escolares?", se pregunta la Asociación.

"El derecho a la educación mediante un servicio público de calidad lleva implícita la eliminación de los obstáculos de cualquier naturaleza que impidan o dificulten el ejercicio de este derecho, lo que exige el correcto y efectivo acceso a los centros docentes. Creemos que el traslado por medio de servicios concesionales puede no serlo. No todas las expediciones de transportes públicos regulares de viajeros de uso general están obligadas a cumplir la normativa de seguridad específica para el transporte escolar.

No está exento de riesgo que los niños tengan que acudir hasta cualquier parada de servicio

concesional, en muchos casos lejos de sus domicilios. En algunos casos, los servicios integrados pueden superar los tiempos máximos de duración prevista por la normativa específica de seguridad en el transporte de este colectivo, y en otros la imposibilidad de planificación de expediciones (por previsiones de velocidad e itinerarios inviables por falta o inadecuación de infraestructuras) pueden afectar a la seguridad y la comodidad de los escolares.

Además, resulta alarmante que sea imposible afirmar que los menores están suficientemente protegidos (en muchos casos de muy corta edad) del contacto previsiblemente habitual con adultos desconocidos. Todo ello nos hace afirmar que lo mejor y más seguro para los menores es que sean recogidos y devueltos tras la jornada escolar lo más próximo a su domicilio, en un transporte cómodo, seguro y de calidad, mediante servicios especialmente previstos para este colectivo tan vulnerable", alega desde Anetra.



El fabricante asiático organiza una visita a sus plantas domésticas para explicar la tecnología que aplica en ellas

BYD se plantea seguir creciendo en Europa sobre la base de su potente infraestructura en China

BYD es, sin duda, una de las empresas que bien pueden incluirse dentro de la denominación de 'gigante asiático'. Esta es una de las principales conclusiones que se puede extraer después de visitar en China el grueso de sus infraestructuras. Y es que BYD es una multinacional de alta tecnología impulsada por la innovación. Después de más de 20 años de desarrollo, la compañía ha pasado de tener apenas 20 empleados a acercarse a los 220.000 actuales.

El desplazamiento incluyó la visita al Museo de la marca, en Shenzhen, la posibilidad de comprobar las prestaciones de sus SkyRail y SkyShuttle, visitas a las plantas de baterías y al centro de desarrollo de sistemas de seguridad (Hangzhou), y un interesante intercambio de experiencias con las empresas de transporte de las ciudades de Shenzhen y Hangzhou (las cuales tienen una amplia flota de vehículos eléctricos de la marca). También existió la posibilidad de realizar

pruebas dinámicas con la oferta de vehículos de BYD, que incluye desde turismos hasta camiones eléctricos, pasando por furgonetas, autobuses, autocares y carretillas elevadoras.

La otra gran conclusión del desplazamiento es que el punto fuerte de BYD son las baterías. Muchos años de desarrollo y miles de vehículos en circulación por las carreteras de su país han permitido alcanzar un nivel de excelencia que, poco a poco, se va trasladando a los autobuses que fabrica para Europa desde sus plantas de Hungría y Francia.

Isbrand Ho, su director general para Europa, acompañó a la delegación de prensa durante buena parte del recorrido, y explicó que "la intención de nuestra compañía es la de seguir mejorando las prestaciones de nuestra gama en relación con el cuidado del medio ambiente. Es una clara hoja de ruta que se verá reforzada con la nueva generación de baterías, que esperamos que lleguen al mercado el año que viene".



car-bus.net

Microbuses de Lujo, S.L. / car-bus@car-bus.net / +34 93 873 56 98

SPICA

La fiabilidad, diseño y calidad de siempre a la vanguardia tecnológica

Van Partner by Mercedes Benz

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
NOTICIAS CON 'Q' DE CALIDAD
MENSUAL (11 EDICIONES)



EL NOTICIEROPC
ORGANIZADORES CONGRESOS
BIMESTRAL (6 EDICIONES)



destinomadrid
TURISMO DE MADRID
TRIMESTRAL (4 EDICIONES)



Talonotel
RESERVAS DE HOTEL
PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)



NEXOTUR
DIRECTORIO DE AGENCIAS
ANUARIO (1 EDICIÓN)



NEXOHOTEL
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

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 MERCANCÍAS
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCIÓN
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



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



NEXOTIME REV. GEMOLOGÍA
RELOJERÍA COMERCIAL Y ALTA GAMA
REVISTA BIMESTRAL (5 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 MERCANCÍAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCÍAS
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)



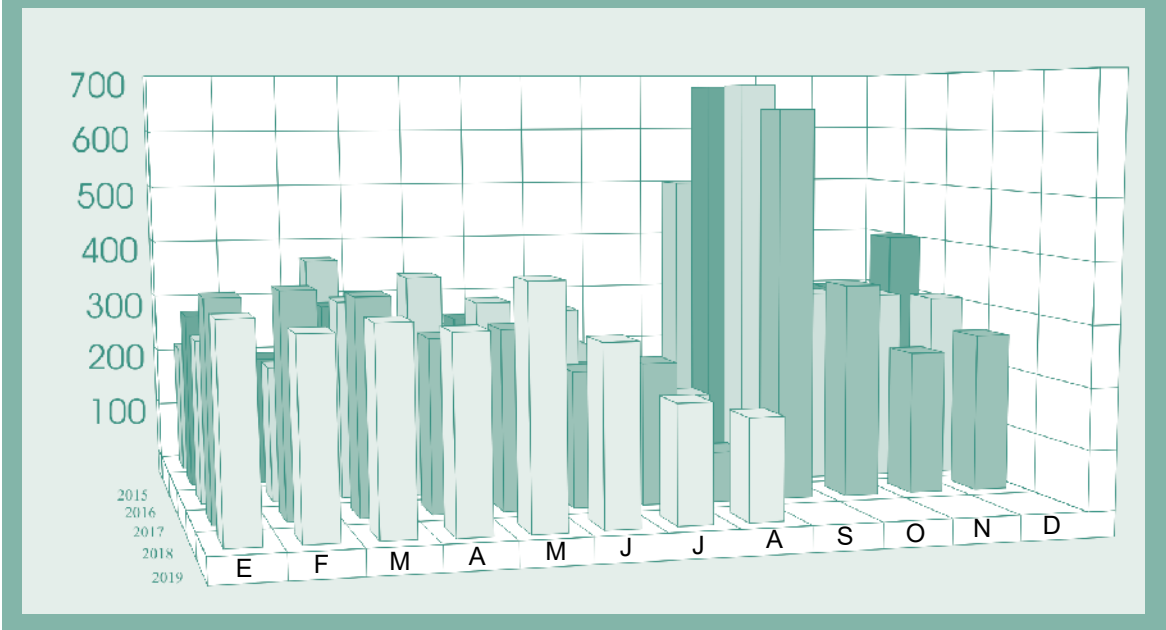
SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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

NEXO
editores s.a.

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

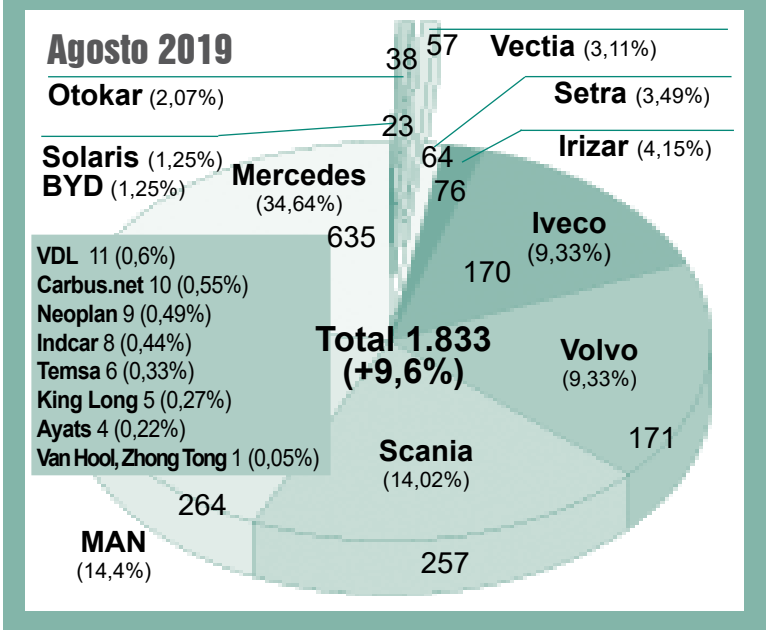
EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Un primer trimestre a la baja, un segundo que compensó en buena medida las pérdidas iniciales y un verano en el que ha habido de todo. Así se podría resumir el devenir de las matriculaciones sectoriales en lo que llevamos de año, aunque el balance después de los ocho primeros meses es positivo, algo impensable la pasada primavera. El dato de septiembre, como siempre, será definitivo para conocer cómo afrontaremos la última parte del ejercicio. Es el mes de mayor volumen de registros, con amplia diferencia, y a buen seguro que permitirá a los analistas no solo rematar el año, sino ajustar sus previsiones para el periodo 2020.

MATRICULACIONES POR MARCAS



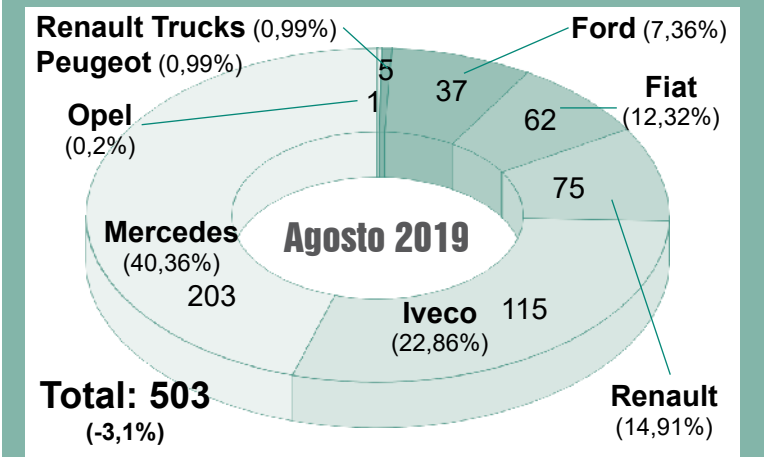
Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Los autobuses y autocares mantienen la buena línea una vez finalizado el periodo vacacional, y casi rozan el 10% de incremento en relación con el año pasado, algo que parecía impensable a comienzos del ejercicio y que podría no mantenerse en el último trimestre. Mercedes sigue intratable.

ANIAM

Mercedes	635
MAN	264
Scania	257
Volvo	171
Iveco	170
Irizar	76
Otros	258

MATRICULACIONES MICROBUSES



Fuente: ANFAC © NEXOBUS (Grupo NEXO)

A excepción de Girona, todas las provincias que aparecen en el listado de las 10 más baratas (con fecha de 25 de septiembre) si sitúan en la mitad sur de la Península, dato que no es menor, dada la ausencia de la misma de regiones tradicionalmente presentes en esta relación, como la cuenca del Ebro o Castilla y León, por citar solo algunas. Por contra, Andalucía se posiciona como zona de referencia, con cuatro provincias entre las 10 primeras, acompañadas por tres castellano-manchegas (sorprende la inclusión de Cuenca, además en lo más alto), la Región de Murcia (habitual en este espacio) y Valencia, cuya discontinuidad también es una tónica. El precio acusa los vaivenes del petróleo.

COMPETITIVIDAD GASÓLEO

ESTACIONES DE SERVICIO MÁS ECONÓMICAS

Septiembre 2019 - Gasóleo A Habitual (Península y Baleares)

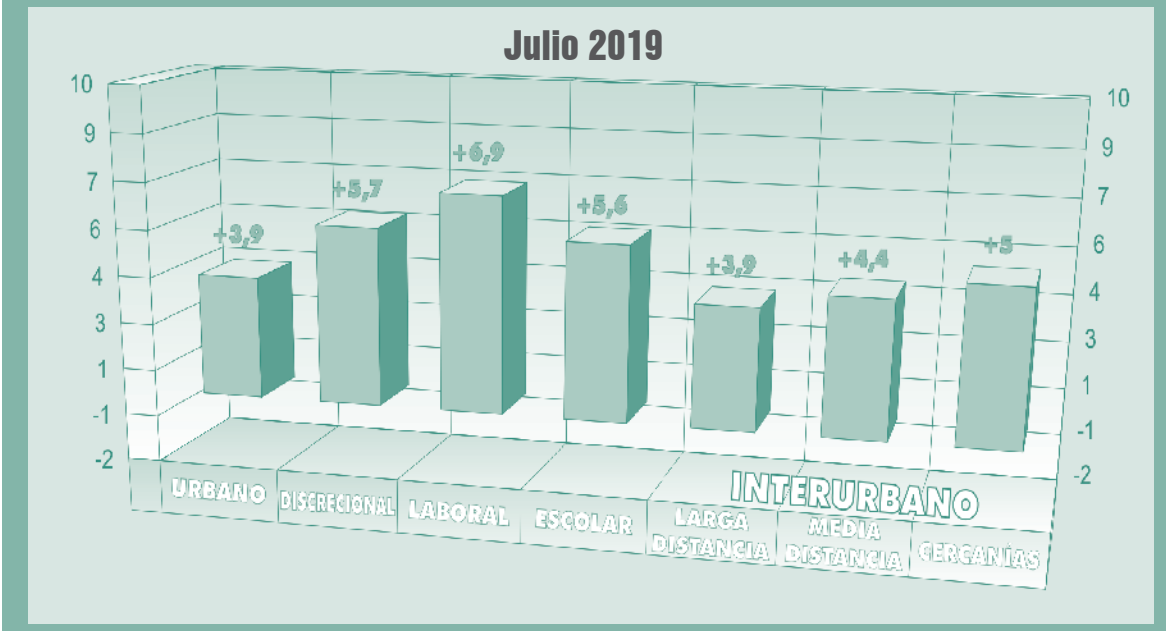
Las 10 provincias más baratas

VILLAGª. LLANOS - IMPERIO (Cu)	1,011
GIRONA - PENIN. QUALITY (Gi)	1,039
XÀTIVA - FAMILY ENERGY (V)	1,039
MENASALBAS - Nª. Sª. SALUD (To)	1,056
LA RODA - RODATRANS (Ab)	1,060
JUMILLA - COTRAJU (Mu)	1,061
CUERVO SEVILLA - COTREL (Se)	1,061
MONTILLANA - ALMAZARA (Gr)	1,064
LA RAMBLA - CEPSA (Co)	1,066
ANDÚJAR - (NINGUNO) (J)	1,068



Fuente: Ministerio de Economía © NEXOBUS (Grupo NEXO)

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA

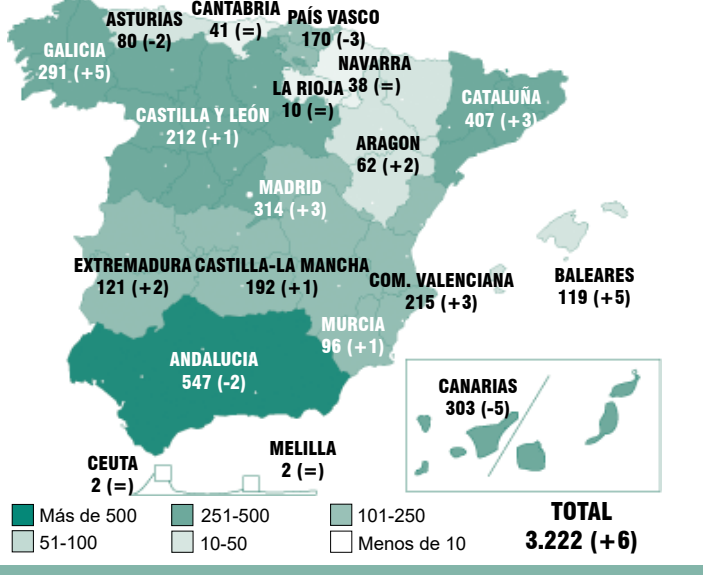


Fuente: INE. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El uso del transporte público en el mes de julio arrojó un dato positivo, con 394,8 millones de usuarios, un 4,9% más que en el mismo mes del año 2018. El transporte urbano crece un 5,9% en tasa anual, mientras que el interurbano lo hace un poco menos (+2,3%). El volumen cayó un -8,7% con respecto a junio, con el urbano subiendo un 5,8% sobre el mismo mes del año anterior, el interurbano un 2,1% y el discrecional un 7%.

EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE VIAJEROS

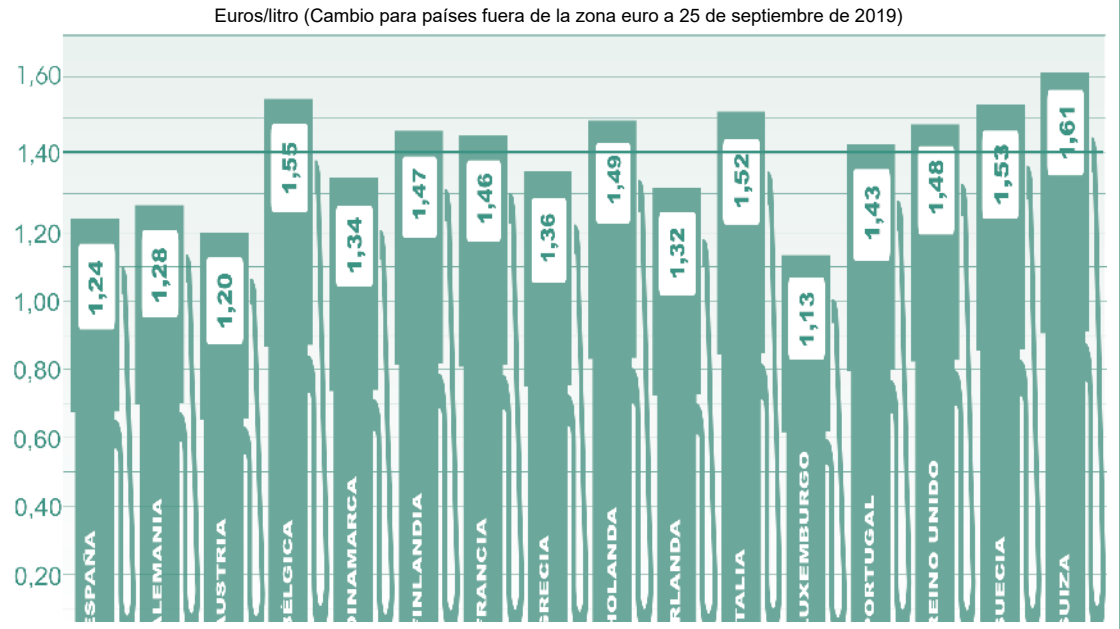
Septiembre 2019 - Servicio Público Autobús



Fuente: Ministerio de Fomento (a 2 septiembre) © NEXOBUS (Grupo NEXO)

El mes de agosto ha invertido la tendencia a la baja que se venía observando en el número total de empresas de transporte de servicio público. Galicia y Baleares son las regiones que más impulsan este incremento, justo lo contrario de lo que sucedió en el País Vasco.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: IRU. © NEXOBUS (Grupo NEXO)

Se hace notar el repunte del petróleo. Según los datos de la 39ª semana del año, el precio medio en Europa que reporta la IRU subió más de dos céntimos de media, hasta la cota de 1,401 euros/litro, mientras que la cifra registrada en España subió tres céntimos en verano. los conflictos en Oriente Medio dispararon de inmediato la cotización del crudo, pero la industria ha sido capaz de amortiguarlos, hasta tal punto que, a finales de mes, el precio del barril de Brent se situaba por debajo del de los días previos.

CAMBIOS DE DIVISAS

(Cotizaciones a 26.09.2019)

Divisas por €

Dólar USA.....	1,096
Libra Esterlina.....	0,887
Franco Suizo.....	1,086
Corona Danesa.....	7,461
Corona Noruega.....	9,928
Corona Sueca.....	10,674
Florinto Húngaro.....	334,349
Zloty Polaco.....	4,394
Corona Checa.....	25,709
Leu rumano.....	4,75
Rublo Ruso.....	70,507

€ por Divisa

1 Dólar USA.....	0,912
1 Libra Esterlina.....	1,128
1 Franco Suizo.....	0,921
1 Corona Danesa.....	0,134
1 Corona Noruega.....	0,101
1 Corona Sueca.....	0,094
100 Florintos Húngaros.....	0,30
1 Zloty Polaco.....	0,228
100 Coronas Checas.....	3,86
1 Leu rumano.....	0,21
100 Rublos Rusos.....	1,42

Bus stop

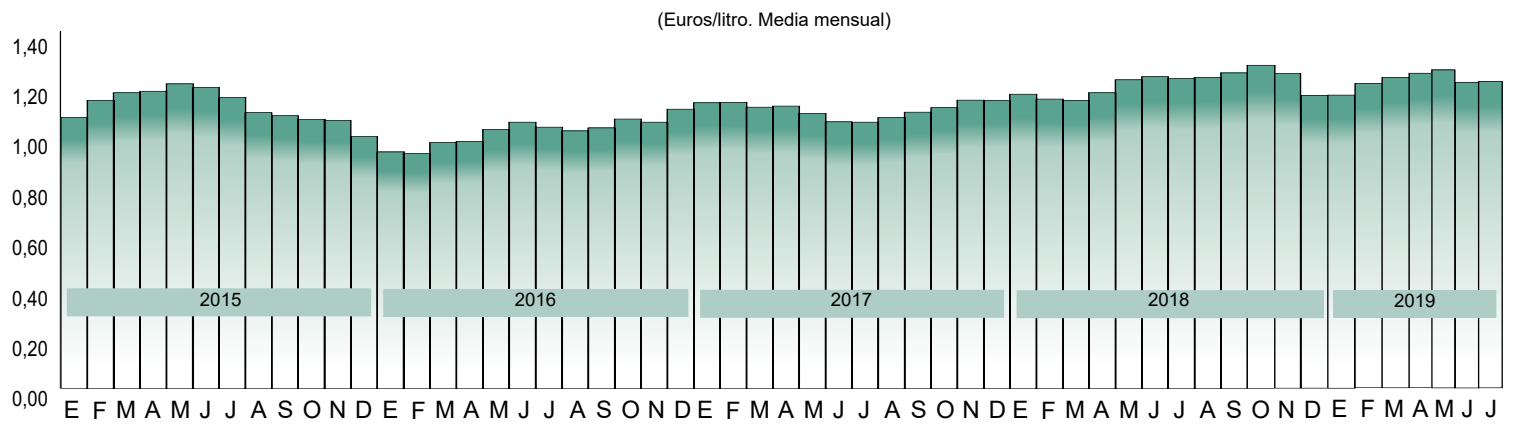


Madrid 360, un cambio ¿a mejor?

Daniel Gallego

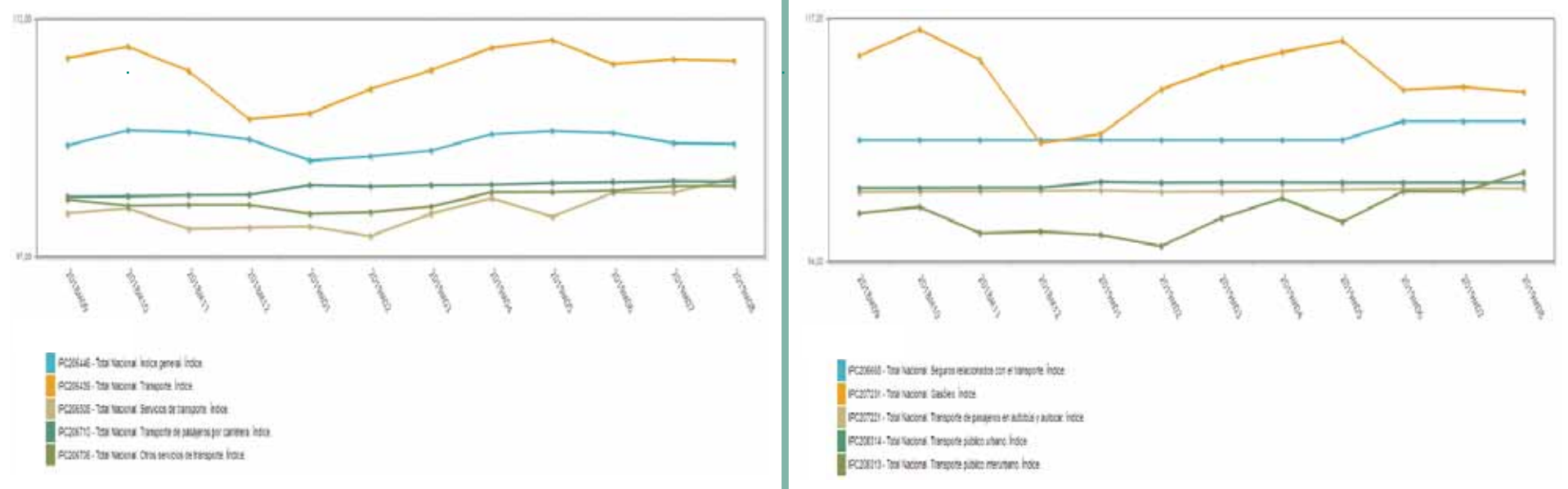
MADRID 360 SERÁ “la herramienta” con la que el Ayuntamiento de Madrid cumplirá definitivamente con los límites de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008. Así la presentó el alcalde de la ciudad, José Luis Martínez-Almeida, el último día del mes de septiembre, destacando que Madrid 360 “mejorará la calidad del aire a través de tres ejes: transformando la ciudad, la movilidad y la administración”. Seis serán sus líneas estratégicas: un Madrid sostenible; un Madrid eficiente; un Madrid inteligente; un Madrid global; un Madrid saludable, y un Madrid accesible. La industria de la automoción ha recibido la noticia con agrado, al menos en lo que se refiere a Anfac, Sernauto y Faconauto, pero tanto la oposición como las organizaciones ecologistas no están tan a favor de dejar atrás Madrid Central. El consistorio asegura que se rebajarán los óxidos de nitrógeno (NOx) un 15 % más que con el anterior plan anticon contaminación, y que se creará la Línea Cero, la primera línea de autobús de la EMT gratuita que vertebrará el distrito Centro en sentido norte-sur y este-oeste. También se flexibiliza el acceso de vehículos privados. Hace falta esperar para ver su calado.

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)

A pesar de que los indicadores del verano han registrado una evolución bastante plana, el Transporte Interurbano se constituye como la gran excepción, con un apreciable repunte de su curva, misma línea que siguen (aunque de forma más moderada) los Servicios de Transporte. Por otro lado, destaca que la tendencia más generalizada haya sido la de la estabilidad, puesto que casi todos los índices apenas varían en relación al mes anterior. Ni siquiera aquéllos que venían demostrando cierta propensión al crecimiento han mantenido su escalada durante el verano. Veremos si la inestabilidad política se traduce en un final de año negativo para los indicadores, como se temen algunos.

FABRICANTES DE VEHICULOS

CHASIS

BMC ESPAÑA	☎ 967-522560
P.I. Campollano, Calle E, 7 ALBACETE	☎ 967-520073
IVECO BUS	☎ 91-3252844
Av. Aragon, 402 MADRID	☎ 91-3252850
MAN TRUCK & BUS IBERIA	☎ 91-6602000
Av. Cañada, 52 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 Soria, 310 MADRID	☎ 91-3022847
SCANIA HISPANIA	☎ 91-6788089
Av. Castilla, 29 P.I. S. Fernando MADRID	☎ 91-6789212
VDL BUS & COACH SPAIN	☎ 91-5621216
Serrano, 85. 5º Izda. MADRID	☎ 91-5624872
VOLVO ESPAÑA	☎ 91-3727800
Proción, 1 MADRID	☎ 91-3728203

CARROCEROS

ALVILA	☎ 96-1443629
Cª. 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
P.I. Mutilva Baja, Nave10 NAVARRA	☎ 948-290605
CARROCERA CASTROUSA	☎ 981-552460
C. Coruña, 59,5 Santiago A CORUÑA	☎ 981-552461
CARROCERIAS BURILLO	☎ 941-229416
Av. de Burgos, 10-12 LOGROÑO	☎ 941-202203
CARROCERIAS FERQUI	☎ 98-5740420
P.I. La Barreda, P.15NoreñaASTURIAS	☎ 98-5742869
CARROCERIAS MONTECARLO	☎ 922-501800
P. Güimar, Manzana I.P. 8 TENERIFE	☎ 922-500336
CARROCERIAS RIOCAR	☎ 941-254033
Luis Collado, s/n LOGROÑO	☎ 941-244048

CARSA Y CASTRO CARROCERA	☎ 986-565924
P.de Bamio, 69 Vilagarcía PONTEVEDRA	☎ 986-565925
INDCAR	☎ 972-860165
P.I. 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 Tarahales, K. 4 LAS PALMAS	☎ 928-416774
INTEGRALIA	☎ 948-314049
P.I. Comarca2, c/F, 15 Ezkirotz (NAV)	☎ 948-314052
IRIZAR S. COOP.	☎ 943-809100
Bº S. Andres, 6 Ormaiztegui	☎ 943-889101
MODELCAR HNOS.AUTOCRISTALERIA	☎ 91-6771998
Av. Constitución, 138 Torrejón	☎ 91-6770394
NOGEBUS	☎ 972-860103
Cª. 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
P.I. Ibarrea s/n Alsasua NAVARRA	☎ 948-563202
UNVI	☎ 988-256900
P.I. San Ciprián de Viñas OURENSE	☎ 988-256904

AUTOPORTANTES

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

MICROBUSES

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

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

INDUSTRIA AUXILIAR

ACCESORIOS

BEYCO UNION	info.bcn@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	ignacioarjo@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 Desvem BARNA	☎ 93-4731919
PREVENT-EUROSEALAND	comercial.prevent@eurosealand.com
C/Pedro Asua, 21 Bajo	☎ 945-214412
01008 Álava VITORIA	☎ 945-214413

AIRE ACONDICIONADO

FRIGICOLL	☎ 93-4803322
Blasco de Garay, s/n S. Just Desvem	☎ 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 Desvem BARNA	☎ 93-4731919

BATERÍAS

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

BILLETAJE

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

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

BUTACAS

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

CAJAS DE CAMBIOS

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

COMUNICACIONES

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

CORTINAS

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

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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

ELEVACIÓN

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

FRENOS

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

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

ILUMINACIÓN

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

LAVADO

CHRIST	☎ 91-4881020
Resina, 59. Nave G MADRID	☎ 91-6124675
ISTOBAL	☎ 96-2997940
Av. Conde del Serrallo, 2 L'Alcudia	☎ 96-2997991

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

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

LUBRICANTES

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

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

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

LUNAS

CARGLASS	☎ 91-6424541
Sierra de Gredos, 1. FUENLABRADA	☎ 91-6421998
BUSRAIL	☎ 976-274404
EEL Aragón-Mª.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 Encuarteres, 19. Tres Cantos	☎ 91-4105010

NEVERAS

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

PINTURA Y DECORACIÓN

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

PLATAFORMAS

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

PROPULSORES

CABLES Y CONTROLES	ignacioarjo@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
TRAMSCAR, S.L.	☎ 91-5194236
Padre Xifre, 3. Of.15 28002 MADRID	666 429319

SERVICIOS

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

SUELOS

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

SONIDO Y VÍDEO

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

SUSPENSIONES AMORTIGUACIÓN

SACHS BOGE ESPAÑA	☎ 93-7122311
Carles Buigas, 3-9 Sant Quirzé	☎ 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@tallereslabarta.com	
Autovía Logroño, Km.6	☎ 976-346438
Vistabella 50011 ZARAGOZA	☎ 976-341512

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera



De Profesional a Profesional

Solicite Información a direccion-tecnica@nexopublic.net

Nexopublic
CONSULTING

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

Son la solución óptima para ahorrar costes en formación y ser más rentables

Continental ayuda a las empresas ante la usabilidad del nuevo tacógrafo 4.0

La llegada del tacógrafo inteligente ha supuesto la consideración de algunos aspectos nuevos aplicables al funcionamiento, legislación y procesos. Las empresas relacionadas con el mundo del transporte deben formar a los conductores en el manejo del tacógrafo inteligente y comprobar que los utilizan correctamente, evitando así posibles errores que conlleven a una sanción. Continental Automotive quiere asegurar una formación profesional y compatible con la legislación, desarrollando servicios orientados a la formación.

Hace unos meses, la compañía lanzó sus cursos presenciales y ahora pone en marcha una solución ideal para la formación integral en el uso y funcionamiento de los tacógrafos digitales. La DemoBox y el simulador *online* del DTCO son unos prácticos sistemas móviles de formación con altos estándares técnicos y a la última en funciones y características. Por separado o combinando los dos, que es donde son más completos, son la solución óptima para ahorrar en costes en la



formación de personal y ser más rentables y totalmente adecuados para talleres, conductores, operadores de flotas y empresas de servicios, como autoescuelas.

La combinación perfecta

La maleta DemoBox cuenta con un tacógrafo, antena DSRC y GNSS así como el sensor KITAS. Gracias a sus simulaciones reales, su diseño y el acabado de los gráficos, permite representar y recrear las funciones del DTCO

según la situación del vehículo (encendido), velocidad y los tiempos de conducción. También permite usar las tarjetas tanto de empresa como de conductor, función Counter sobre tiempos de conducción y descanso y además tiene un conector adicional (A-D) y salida de 24V, que hace posible la conexión de un equipo adicional, lo que la convierte en un equipo universal. Así, permite simular las funciones clave desde las versiones 1.0 al 4.0.



EMT Valencia introduce mejoras en los derechos de sus conductores

Con la abstención de los grupos de la oposición, en el Hemiciclo hoy se ha dado el visto bueno al nuevo reglamento de la Empresa Municipal de Transporte (EMT) que "mejora los derechos tanto de conductores como de los usuarios", según ha resaltado el concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi.

El edil ha asegurado que "el cambio del modelo de movilidad de la ciudad, que cuenta con el apoyo de la ciudadanía, necesita nueva normativa". El nuevo reglamento de la EMT actualiza lo que, hasta ahora, estaba vigente desde 2005. "Hemos adaptado la norma en el siglo XXI", ha manifestado el regidor en agradecer "la participación

de todos los implicados, sindicatos y entidades y plataformas que han hecho llegar sugerencias". En su intervención, Grezzi ha destacado que el reglamento incluye, entre otras novedades, las paradas violeta, para acercar el servicio a las necesidades de la ciudadanía, o la creación de espacios sin humo.

En nombre de Ciudadanos, el regidor Narciso Estellés, explicó la abstención de su grupo, "porque, aunque la normativa ha incluido algunas reivindicaciones importantes, como el hecho de que los autobuses sean totalmente accesibles," no se han contemplado otras propuestas como la de adaptar el horario de la EMT al escolar".



Almería incorpora el pago por móvil y por tarjeta sin contacto

Almería ha introducido el pago con tarjeta de crédito a través del teléfono móvil o con tarjeta de crédito o débito sin contacto. Esta iniciativa llegará a toda la flota durante este mes de octubre. Esta novedad se hizo efectiva el pasado mes, en el marco de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, en 10 autobuses de la flota de Alsa-Surbús. Concretamente en autobuses adscritos a las líneas 5, 8 y 18, es decir, las que conectan con el Centro Comercial Torrecárdenas y con la Universidad de Almería.

El alcalde, Ramón Fernández-Pacheco, ha asegurado que "una de nuestras prioridades es la innovación. Quiero que mi ciudad sea ejemplo de innovación, de modernidad, que podamos ofrecer a los almerienses cosas nuevas, diferentes y hoy tengo la suerte de presentar una de las últimas novedades que incorpora el transporte público urbano de la

ciudad de Almería. Dar facilidades a los usuarios, modernizar el servicio, hacerlo más accesible, cómodo y eficiente es un paso más en la apuesta de este Equipo de Gobierno por la movilidad urbana sostenible".

Implantación progresiva

Tras este primer paso, se implantará de manera progresiva a lo largo de diferentes fases. La segunda fase implicará que el pago será efectivo en toda la flota de Surbús a finales del mes de octubre. Antes de fin de año el pago abarcará todas las políticas tarifarias activas como son los billetes de ida y vuelta o los bonos. Por último, se extenderá el pago con móvil a todos los colectivos que disfrutaban de tarifas especiales y de tarjetas específicas de transporte que precisan la identificación del beneficiario. Esto será ya en el próximo 2020, dado que requiere el reemplazo de las tarjetas actuales.



Confort Webasto – Calefacción y Aire Acondicionado

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



Calefacciones de Agua

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



Calefacciones de Aire

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



Sistemas de Aire Acondicionado

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

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



LEGISLACION AUTONOMICA**Convenio Ávila**

RESOLUCIÓN, DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2019, DE LA OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO DE ÁVILA por la que se dispone la inscripción en el Registro de Convenios y Acuerdos Colectivos de Trabajo y la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Ávila del convenio colectivo “transporte de viajeros por carretera y servicios urbanos de transportes de la provincia de Ávila”.

Con fecha 5 de septiembre de 2019 D.ª Blanca Alonso Martín, persona designada al efecto por la Comisión Negociadora del nuevo convenio colectivo “TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA Y SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE ÁVILA”, solicitó la inscripción del convenio en el Registro de Convenios y Acuerdos Colectivos de Trabajo, dándose así cumplimiento a lo establecido en el art. 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo, y en la Orden EYH/1139/2017, de 20 de diciembre de 2017, por la que se desarrolla la estructura orgánica y se definen las funciones de las Oficinas Territoriales de Trabajo de las Delegaciones Territoriales de la Junta de Castilla y León.

Visto el texto del Convenio, que no conculca la legalidad vigente ni lesiona gravemente el interés de terceros, y que se acompaña de la documentación preceptiva, esta Oficina Territorial de Trabajo, de conformidad con lo dispuesto en el art. 8 del Real Decreto 713/2010, acuerda:

Primero. Ordenar la inscripción del citado convenio, “TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA Y SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE ÁVILA”, en el correspondiente Registro de este Organismo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo. Disponer su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Ávila.

I. GENERAL**Artículo 1.º Ámbito de aplicación.**

El presente Convenio regula las condiciones de trabajo de las empresas establecidas en la provincia de Ávila, y/o que se establezcan, de Servicios Regulares, Discrecionales y Urbanos de Transporte de Viajeros por Carretera, así como a las estaciones de autobuses.

Artículo 2.º Ámbito territorial.

El ámbito de este Convenio se contrae a la provincia de Ávila.

Artículo 3.º Vigencia.

La vigencia del presente Convenio es de 5 años, es decir, desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2023. Todas las cláusulas de este Convenio entrarán en vigor el día 1 de enero de 2019, independientemente de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, comprometiéndose todas las partes firmantes del mismo a reconocer su carácter legal en el momento de su firma. Este Convenio se entenderá automáticamente denunciado el 31 de

diciembre de 2023 salvo acuerdo expreso entre ambas partes para su prórroga. Todas las cláusulas de carácter normativo seguirán en vigor independientemente de que sea denunciado o no el presente Convenio por alguna de las partes, hasta la entrada en vigor de un nuevo Convenio acordado por las mismas.

Artículo 4.º Condiciones más beneficiosas.

Todas las condiciones económicas y de cualquier otra índole establecidas en este Convenio lo son con el carácter de mínimas, por lo que los pactos, cláusulas o situaciones particulares actualmente vigentes en las distintas empresas subsistirán para aquellos trabajadores que vienen disfrutándolas.

Artículo 5.º Unidad e indivisibilidad.

Las condiciones pactadas en este Convenio formarán un todo o unidad indivisible ya efectos de su aplicación práctica serán considerados globalmente en su cómputo anual.

II. CONDICIONES ECONÓMICAS**Artículo 6.º Salarios base del Convenio durante su vigencia.**

Las empresas, y siguiendo la legislación vigente, implementarán acciones de transparencia respecto a las retribuciones percibidas por su personal y medidas para eliminar la eliminación de la brecha salarial de conformidad con lo establecido en Artículo 21 de la Ley 10/2019, del 3 de abril, y Artículo 1 del Real Decreto-Ley 6/2019, de 1 de marzo. Los salarios base desde el 1 de enero de 2019 para las distintas categorías son los que figuran en la tabla salarial anexa al presente Convenio (ANEXO N.º 1).

Los incrementos salariales de los siguientes años son:

2019: Se aplicará un incremento del 2,00 % sobre todos los conceptos regulados en el presente convenio.

2020: Se aplicará un incremento del 2,00 % sobre todos los conceptos regulados en el presente convenio.

2021: Se aplicará un incremento del 2,00 % sobre todos los conceptos regulados en el presente convenio

2022: Se aplicará un incremento del 2,00 % sobre todos los conceptos regulados en el presente convenio

2023: Se aplicará un incremento igual al IPC real publicado para el año 2022, acotado en un mínimo del 0 % y un máximo del 2,50 %, sobre todos los conceptos regulados en el presente convenio. Una vez conocido el IPC de referencia, se publicarán las tablas salariales en el B.O.P.

Artículo 7.º Plus personal consolidado.

Este plus personal consolidado, que sustituyo el concepto de antigüedad, y que tiene un valor individual para cada trabajador, se verá incrementado en la misma proporción que lo hará el salario base pactado en este convenio colectivo.

Artículo 8.º Gratificaciones extraordinarias.

Las gratificaciones extraordinarias de julio y diciembre se cifran cada una de ellas en 30 días de salario (salario base más plus personal consolidado) que en este Convenio se fija, o superior que las partes tuvieran concertado. El personal que ingrese o cese en el

transcurso del 1.º o 2.º semestre del año percibirá la gratificación de julio y diciembre respectivamente, en proporción al tiempo trabajado durante el mismo, estimándose la fracción del mes como unidad completa.

Artículo 9.º Participación en beneficios.

La participación en beneficios, a la que tendrán derecho todos los trabajadores de la empresa, tanto fijos como eventuales, se fija en 30 días de salario (salario base más plus personal consolidado) que en este Convenio se detalla, y será abonada en el mes de marzo de cada año.

Los trabajadores que en 31 de diciembre lleven menos de un año al servicio de la empresa tendrán derecho a la parte proporcional correspondiente al tiempo trabajado, computándose éste siempre en días naturales.

Artículo 10.º Plus de transporte.

Todo trabajador percibirá un Plus de transporte, que se detalla en las tablas salariales anexas, mensual y para todas las categorías. Este concepto se incrementará con los mismos criterios que el resto de los conceptos.

Artículo 11.º Gratificación de fidelidad.

Cuando un trabajador de 63 o más años de edad cause baja voluntaria o jubilación efectiva en la empresa, siempre que lleve un mínimo de ocho años de servicio ininterrumpido en ella, percibirá una gratificación bruta en un único pago, cuya cuantía dependerá de la edad que el trabajador tenga en el momento de la baja:

Año 2019

– Con 63 años 3.570,00 €
– Con 64 años 3.060,00 €
– Con 65 años 2.040,00 €

Año 2020

– Con 63 años 3.641,40 €
– Con 64 años 3.121,20 €
– Con 65 años 2.080,00 €

Año 2021

– Con 63 años 3.714,23 €
– Con 64 años 3.183,62 €
– Con 65 años 2.122,42 €

Año 2022

– Con 63 años 3.788,51 €
– Con 64 años 3.247,30 €
– Con 65 años 2.164,85 €

Año 2023

Se aplicará un incremento igual al IPC real publicado para el año 2022, acotado en un mínimo del 0 % y un máximo del 2,50 %. Estos importes serán proporcionales al porcentaje de la jornada laboral que esté contratado el trabajador, incluidos aquellos trabajadores que en el momento de la jubilación definitiva se encuentren en jubilación parcial (en el % de su jornada contratada el día de la jubilación definitiva).

Artículo 12.º Transporte de correspondencia.

El personal que realice recepción o entrega de correspondencia del servicio

de Correos percibirá por este concepto la cantidad recogida en el Anexo I. Este concepto se incrementará con arreglo a los mismos criterios que el resto de los conceptos.

Artículo 13.º Complemento por enfermedad o accidente y riesgo durante el embarazo.

Los trabajadores afectados por este Convenio que se encuentren en situación de IT, cualquiera que sea su causa determinante y sin perjuicio en lo dispuesto en la normativa vigente, percibirán el complemento correspondiente por parte de la empresa hasta completar el 100 % del salario (salario base más plus personal consolidado), que en este Convenio se pacta durante 18 meses, (incluidas las pagas extraordinarias) contados a partir del primer día que se acredite debidamente la permanencia en dicha situación.

Las trabajadoras que tengan su contrato suspendido por riesgo durante el embarazo y se encuentren percibiendo el subsidio correspondiente por dicha contingencia, percibirán un complemento por parte de la empresa hasta el 100 % de los conceptos salariales mientras dure esta situación, finalizando en todo caso al inicio de la suspensión del contrato por maternidad, o por la incorporación de la trabajadora a su puesto de trabajo anterior o a otro compatible.

Cuando una mujer este embarazada, podrá solicitar al Comité de Seguridad y Salud, a los delegados de prevención y en su defecto al empresario, las medidas preventivas adicionales que fuesen aconsejables, evaluando de nuevo el puesto habitual de trabajo, para evitar riesgos para su salud y la del feto. Si fuese posible, cuando las circunstancias así lo determinen, se facilitará un puesto de trabajo más acorde a esa situación. También deberá recogerse en este procedimiento la situación de las trabajadoras lactantes en el mismo sentido.

Las trabajadoras embarazadas que tengan jornada a turnos podrán modificar el turno de trabajo y, si la organización lo permite, quedar adscritas al turno de su elección, mañana, tarde o noche, de manera continuada durante el tiempo que dure el embarazo y, en su caso, la lactancia natural de hijos o hijas menores de 1 año.

Artículo 14.º Quebranto de moneda.

El 150 % del salario (salario base más plus personal consolidado) de un día de trabajo efectivo para todas las categorías profesionales en las cuales se debe de abonar este concepto.

Artículo 15.º Dietas.

A efectos del devengo de dietas, se considerarán solamente los desplazamientos fuera de la residencia habitual del trabajador, contabilizándose el tiempo transcurrido desde la salida del trabajador de su centro de trabajo (entendiéndose por tal el que así conste en su contrato de trabajo), hasta la llegada al mismo.

Dará derecho al percibo de una dieta completa la realización de un servicio que obligue al trabajador a comer, cenar y pernoctar fuera de su residencia habitual.

➤ Continúa en el próximo número

Reunión**Talleres temáticos para profesionales**

Título: Apta's TRANSform
Cuándo: Del 13 al 16 de octubre de 2019
Dónde: Nueva York, EEUU
Organiza: APTA

TRANSform es un evento para que los profesionales del transporte público participen en talleres, se unan a las giras y se relacionen entre ellos. Los oradores principales y las sesiones educativas exploran temas candentes, incluyendo la tecnología transformadora, la construcción de comunidades, el financiamiento, o las finanzas innovadoras, entre otros.

**Congreso****Reunión sobre movilidad**

Título: Congreso Nacional Movilidad
Cuándo: Del 8 al 10 de octubre
Dónde: Madrid
Organiza: ITS España

Del 8 al 10 de octubre de 2019 tendrá lugar en Madrid el Congreso Nacional de Movilidad, coincidiendo con la edición de este año de la Feria Trafic 19 (IFEMA). Los Objetivos del Congreso consisten en convertirse en instrumento para los líderes de la Movilidad española donde comunicar e impulsar actuaciones, políticas y proyectos.

**Expo****Nueva edición ExpoBus 2019**

Título: Expobus 2019
Cuándo: Del 21 al 23 de noviembre
Dónde: Feira Internacional de Galicia
ABANCA

Expobus Iberia celebra su segunda edición. Será un interesante foro de convergencia para conocer las últimas novedades e intercambiar conocimientos. Su exposición mostrará tanto las nuevas tendencias en el sector como las innovaciones en su industria auxiliar y servicios relacionados, con conferencias, competiciones y reuniones sectoriales.

**Salón****Novedades y medio ambiente**

Título: Busworld Europe 2019
Cuándo: 18-23 de octubre de 2019
Dónde: Bruselas, Bélgica
Organiza: Busworld

Busworld presenta las últimas novedades de la industria, y abarca tres sectores: los constructores de autobuses y autocares, accesorios, transporte público y el turismo. También en el orden del día son materia de medio ambiente. En el transcurso de la exposición hay varias conferencias y se discuten distintos temas de interés para los fabricantes.

**Congreso****Cadena de suministro**

Título: 9º Congreso Aecoc Supply Chain
Cuándo: 8 de octubre
Dónde: Madrid
Organiza: Aecoc

El día 8 de octubre, bajo el lema 'Logística ágil y responsable', Aecoc reúne a grandes actores nacionales e internacionales, como Damm, Grupo Dinosol o Falabella, para exponer casos de éxito en la adaptación de sus cadenas logísticas a un rápido crecimiento empresarial en la aplicación de estrategias de responsabilidad social e inclusión.



Expertos en Consultoría de Transporte de Viajeros por Carretera

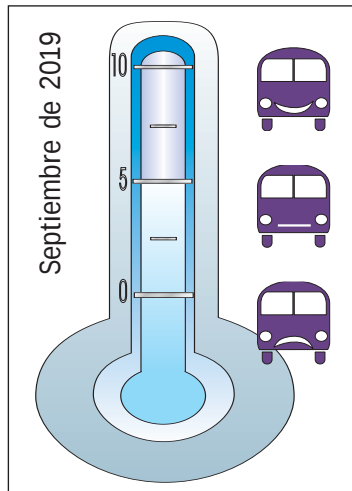
Nexopublic
 CONSULTING
 Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

De Profesional a Profesional



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



RESULTADOS

▲ Evolución

Eurorutas 'mueve el manzano'

Esta coloquial expresión es utilizada a menudo cuando se produce un hecho que altera el orden natural de las cosas, con la intención de ver las consecuencias. Su denuncia ante la CNMC no introduce ningún nuevo criterio que pudiera llevar a modificar el régimen concesional, pero sí que sirve para alimentar un debate que ya estaba de actualidad, sobre todo cuando estamos viendo cómo los países de nuestro entorno toman decisiones liberalizadoras de sus respectivos modelos.



PREVISIONES

COYUNTURA / Las matriculaciones cierran el verano con cifras esperanzadoras

El petróleo mantiene el tipo a pesar de los atentados en Arabia

Es justo reconocer que cundió el pánico en los primeros momentos después del bombardeo contra los pozos de petróleo en Arabia Saudita, y que el crudo subió casi

10 dólares de golpe, pero también que dicho repunte se ha amortiguado y que su cotización está, incluso, por debajo de la que presentaba antes de estos sucesos.

INDICADORES NEXOBÚS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO

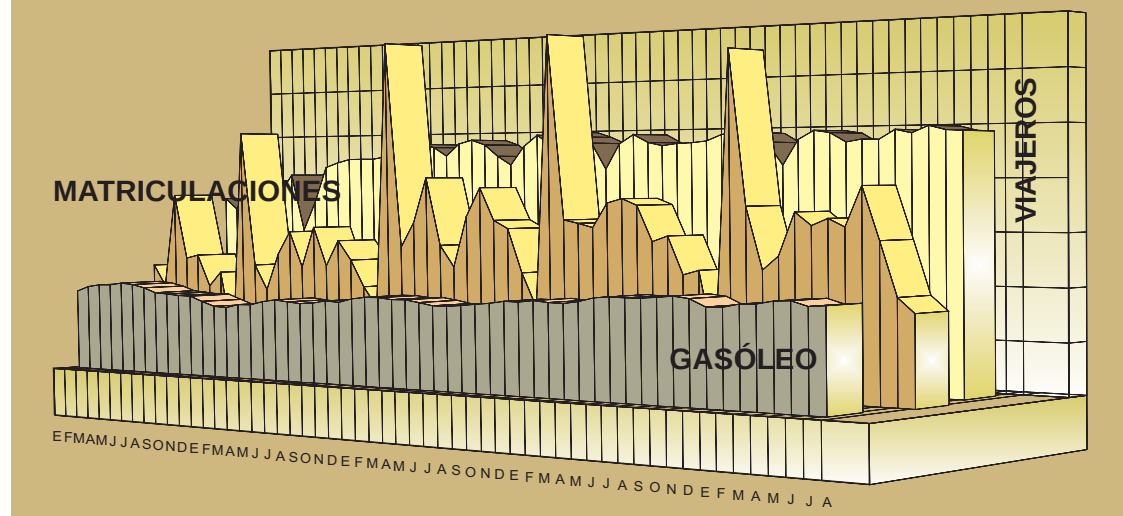
El precio del petróleo no cesa de bajar, incluso después del repunte provocado por los atentados.

FLUJO DE VIAJEROS

El montante anual continúa creciendo, con todos los segmentos mejorando en el acumulado.

MATRICULACIONES

Un verano más favorable, que sitúa en casi el 10% el crecimiento anual de todo el conjunto.



Fuentes: ANFAC, INE y Ministerio de Fomento

© NEXOBUS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

La primera mujer al frente



Silvia Roldán

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha nombrado a Silvia Roldán su nueva directora gerente. De esta manera, se convierte en la primera mujer que va a estar al frente de este organismo. Roldán ocupaba hasta ahora el puesto de gerente de Área de Planificación y Análisis presupuestario en Adif.

▼ Descenso

En peligro la comisaria



Rovana Plumb

Se daba por hecho el nombramiento de la rumana Rovana Plumb como responsable de Transportes en la nueva Comisión Europea, pero la Comisión de Asuntos Jurídicos del Parlamento parece haber encontrado alguna irregularidad previa que pone en riesgo su acceso a este cargo.

En Ruta



Localización del equipaje y el futuro de la aviación (I)

David Gozalo

LAS GANAS POR VIAJAR han crecido globalmente a unos niveles extraordinarios en los últimos años. Incluso si solo tenemos en cuenta a aquellos que realizan viajes nacionales, se espera que el número de vuelos ofertados a nivel mundial por la industria aérea alcance los 39,8 millones en 2019. Esta cifra es un millón más alta que la predicción del año anterior y representa un aumento de más del 50% con respecto a la década anterior.

La gran proliferación de viajes ha provocado una mayor presión y un aumento de los problemas entre las compañías aéreas y el personal de tierra, lo que ha derivado en un aumento en la pérdida de los equipajes. Cada año, 25 millones de maletas se pierden en el mundo y, ya sea por poco tiempo o indefinidamente, se convierte en uno de los principales problemas para los pasajeros.

En Europa, el riesgo de perder el equipaje es el más alto, con 7,3 maletas perdidas por cada 1.000 pasajeros, comparado con América del Norte (2,85) y Asia (1,8).

Aunque existen numerosos factores que pueden contribuir a la pérdida del equipaje, la infraestructura es el más esencial. El aumento del número de vuelos y de las escalas hacen que incluso los lugares más remotos del mundo sean accesibles. Para muchos de estos destinos remotos, la infraestructura que existe para gestionar una demanda tan alta es bastante básica. Además, los pasajeros han incrementado el uso de varias maletas a la hora de viajar, al igual que el hacer diferentes escalas.

David Gozalo es vicepresidente de la Región Sur de Zebra Technologies.

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

